STAATSMINISTERIUM
FÜR WISSENSCHAFT
KULTUR UND TOURISMUS

Freistaat
SACHSEN

Fachplanung Mountainbike-Tourismus

des Freistaates Sachsen

Kultur.
Tourismus.
Sachsen.

Vorwort

Barbara Klepsch
Bild: Christian Hüller

Sachsen will durch grenzübergreifende Kooperationen zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen werden. Dieses Ziel hat sich der Freistaat Sachsen mit seiner Tourismusstrategie 2025 gesetzt. Der Mittelgebirgsraum mit seiner abwechslungsreichen Landschaft bietet dafür beste Voraussetzungen. Welches Potenzial der Mountainbike-Tourismus in Sachsen hat, beweisen bereits die Erfolge der Strecken Stoneman Miriquidi, des TrailCenters Rabenberg oder der Bikewelt Schöneck. Daran wird sicherlich die Blockline im Osterzgebirge anknüpfen, die im Juli 2021 eröffnet wurde. Und auch sportlich ist Sachsen bei Meisterschaften immer wieder vorn mit dabei.

Als aktive und moderne Form des Radfahrens hat das Mountainbiken hervorragende Zukunftsaussichten. Gerade der ländliche Raum kann von touristischen Angeboten in diesem Segment profitieren. Hier besteht großes Potenzial, außerhalb der Zentren Anziehungspunkte für einen naturnahen und fitnessorientierten Tourismus zu schaffen.

Attraktive und zudem grenzüberschreitende Mountainbike-Strecken verringern eine einseitige Abhängigkeit vom schneegebundenen Wintertourismus und ergänzen das Angebot für den Ganzjahrestourismus in der Region. Dank moderner E-Mountainbikes wird die Natur in den Mittelgebirgslandschaften für breite Teile der Bevölkerung besser zugänglich. Vorhandene Infrastrukturen wie Skiliftanlagen und regionale Sehenswürdigkeiten können in die Mountainbike-Projekte eingebunden und dadurch besser ausgelastet werden. Auch für die vorhandenen Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe im Umfeld der Strecken schafft diese Erweiterung des touristischen Angebots neue Zielgruppen und somit Buchungen über das ganze Jahr.

Um diesen Weg erfolgreich einzuschlagen, bedarf es einer fachlich fundierten Grundlage. Deshalb hat das Sächsische Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus gemeinsam mit dem Landestourismusverband die Erarbeitung einer „Fachplanung Mountainbike-Tourismus Sachsen" in Auftrag gegeben. Auf den folgenden Seiten finden Sie nun die Ergebnisse dieser Fachplanung. Unsere oberste Leitlinie in diesem Prozess war: Wir wollen Natur und Kultur erlebbar machen, aber gleichzeitig auch schützen und erhalten – etwa durch gezielte Besucherlenkung.

Die Fachplanung setzt den Rahmen für die strategische Weiterentwicklung des Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen. Sie formuliert Ziele und Lösungsansätze und soll als Handreichung für die Praxis dienen – für die Gestaltung in den gesamten Destinationen und direkt vor Ort. Sie bietet viele Ansätze für eine zukunftsweisende und nachhaltige Entwicklung des Sachsen-Tourismus. Wir stärken unser Portfolio mit modernen, imageträchtigen Angeboten. So wollen wir gezielte Wachstumsimpulse setzen, von denen unsere attraktive Tourismuslandschaft im Freistaat weiter profitieren wird.

Wir wollen nicht nur zu einer führenden Mountainbike-Destination werden. Als Herzland des MTB:Belt – der grenzübergreifenden Mountainbike-Großregion im Grenzraum zu Tschechien – gestalten wir als Freistaat die Zukunft des Mountainbike-Tourismus in Mitteleuropa.

Mein Dank gilt allen beteiligten Akteuren für den bisher geschafften Weg, und ich wünsche allen weiterhin viel Erfolg auf der Route zur international beachteten Mountainbike-Destination Sachsen.

Barbara Klepsch
Sächsische Staatsministerin für Kultur und Tourismus


MTB-PARK & TOUREN
Bikewelt
SCHÖNECK
Roll&Rock
Downhill
GESPERRT
ZAVŘENO
CLOSED
BETRETEN
DER
BIKEWEGE
VERBOTEN
Husinkock-Pist
1.050 m
Körner-Trail
450 m
Hohe Bleeth
Parcours
PARKREGELN / PARK RULES / PARKOVÉ PRAVIDLA

Inhalt

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AG	Arbeitsgemeinschaft
AGFK	Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BDR	Bund Deutscher Radfahrer e.V.
BGH	Bundesgerichtshof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF	Continued Ecological Functionality
CI	Corporate Identity
CSTA	Canadian Sport Tourism Alliance
DM	Deutsche Meisterschaft
DMO	Destinationsmanagement-Organisation
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus e. V.
EBM	Erzgebirgs Bike Marathon
EM	Europameisterschaft
EU	Europäische Union
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
GG	Grundgesetz
GKV	Verbände der gesetzlichen Krankenversicherung
GPS	Global Positioning System
HWEG	Hochwasserentstehungsgebiet
IfD Allensbach	Institut für Demoskopie Allensbach
KAG	Kommunale Arbeitsgemeinschaft
KG	Kommanditgesellschaft
KPI	Key Performance Indicator (Indikator zur Erfolgsmessung)
LEP	Landesentwicklungsplan
LfULG	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
LG	Landgericht
LMO	Landesmarketing-Organisation
LSB	Landessportbund Sachsen e. V.
LTV Sachsen	Landestourismusverband Sachsen e. V.
MTB	Mountainbike
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
POI	Point of Interest
ROG	Raumordnungsgesetz
SächsKomZG	Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
SächsLPlG	Sächsisches Landesplanungsgesetz
SächsNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege im Freistaat Sachsen (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsOVG	Sächsisches Oberverwaltungsgericht
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
SächsWaldG	Sächsisches Waldgesetz
SBS	Staatsbetrieb Sachsenforst
SLV	Sportlehrerverband Sachsen e. V.
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WM	Weltmeisterschaft
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

Einführung

Potenzial entwickeln

Seit über 150 Jahren haben das Radfahren und der Radsport für die Sachsen eine hohe Bedeutung.[1] Die Wiedervereinigung 1990 war auch dafür ein neuer Startschuss im Freistaat: Mountainbikes begeisterten Radfreunde, Sportler und Macher vor allem in den sächsischen Kammlagen. Schnell formte sich eine neue Szene. 1993 ins Leben gerufen, begründete der Erzgebirgs Bike Marathon Seiffen (EBM) das Format der Mountainbike-Marathons in Deutschland und zählt bis heute zu den etabliertesten Veranstaltungen seiner Art. Viele weitere Formate, die Einrichtung von Strecken und touristische Angebote folgten.

Galt das Mountainbiken anfangs als Nischensport, hat es sich seit seiner Erfindung vor etwa 40 Jahren mittlerweile in der Mitte der Gesellschaft etabliert: Allein innerhalb der vergangenen fünf Jahre ist die Zahl der Mountainbiker in Deutschland um etwa eine Million gestiegen (2016: 14,7 Mio.; 2020: 15,6 Mio.). Damit sind inzwischen mehr als 22 Prozent der Deutschen ab 14 Jahren mindestens ab und zu auf dem Bike unterwegs – ein häufig unterschätztes Volumen und damit größer als das der Fußballspielenden.[2]

Das touristische Potenzial dieser Entwicklung wurde im Freistaat frühzeitig erkannt. Bereits seit 2008 wird das Mountainbike-Angebot von der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen (TMGS) durch die Broschüre Sax Tracks koordiniert vermarktet. Sachsen war damit Pionier unter den deutschen Bundesländern. Dies setzte sich auf der Angebotsseite fort. Die Etablierung des ersten Trailcenters in Deutschland (am Rabenberg) 2013, der Zuschlag zur Einrichtung des deutschen Stoneman für den Tourismusverband Erzgebirge (2014) oder die Eröffnung eines der beliebtesten Bikeparks im deutschsprachigen Raum in Schöneck/Vogtland (2015) markierten Meilensteine für die Produktentwicklung des deutschen Mountainbike-Tourismus.

In einem dynamischen, sich immer noch formenden Markt zählt Sachsen heute zu den Spitzenreitern unter den deutschen Destinationen. Folgerichtig ist der Mountainbike-Tourismus in der Tourismusstrategie 2025 des Freistaates mit dem Ziel der „grenzübergreifende[n] Entwicklung Sachsens zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen" fest verankert. Auch in der Vermarktung durch die TMGS nimmt das Mountainbiken als aktivtouristisches Profilthema eine herausragende Stellung ein.

Einen Eindruck über das Mountainbike-Angebot vermittelt das Magazin Sax Tracks der TMGS: www.sax.bike/heft.

---

1 Zunächst vorangetrieben von Enthusiasten und der Privatwirtschaft und schnell gestützt durch das Königshaus, war der Freistaat bereits Ende des 19. Jahrhunderts ein führendes Zentrum der Fahrradherstellung und der Radklubs. Gerade die Großstädte Dresden, Leipzig und Chemnitz waren mit unzähligen Betrieben herausragende Zentren der Fahrradherstellung. Der Bund Deutscher Radfahrer (BDR), mit seinen rund 143.000 Mitgliedern heute der Verband für Radsportler im Deutschen Olympischen Sportbund, wurde 1884 in Leipzig gegründet.

2 IfD Allensbach (2020).

Aufbau der Fachplanung

Um die Vorgaben der Tourismusstrategie zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen nötig. Für eine bestmögliche touristische Marktbearbeitung und Zusammenarbeit aller Beteiligten wurde diese Fachplanung beauftragt und erarbeitet. Sie bietet zunächst einen Überblick über den Status quo, den Markt, die Zielgruppen sowie zentrale Trends und beschreibt darauf aufbauend die Vision sowie Maßnahmen für die erfolgreiche Weiterentwicklung des MTB-Tourismus im Freistaat. Die Fachplanung soll als praxisorientiertes Handbuch Orientierung bei der strategischen Ausrichtung in den sächsischen Destinationen, bei der Planung und Entwicklung neuer Mountainbike-Angebote sowie beim Betrieb vorhandener Angebote bieten. Sie ist wie folgt gegliedert:

Teil A: Grundlagen

- **Kapitel 1** gibt einen Überblick über die aktuelle Ausgangssituation, den strategischen Rahmen, in welchem sich der Mountainbike-Tourismus in Sachsen bewegt, sowie die Methodik zur Erarbeitung der Fachplanung.
- **Kapitel 2** stellt die Zielgruppe der Mountainbiker sowie deren Untergliederung in einzelne Segmente vor. Anhand aktueller Trends und Entwicklungen wird ein Ausblick darüber gegeben, wie sich Markt und Nachfrage künftig entwickeln werden. Vor allem mit Blick darauf, dass für die Etablierung neuer Angebote am Markt eine Dauer von fünf bis zehn Jahren realistisch ist, ist eine vorausschauende Marktbeobachtung essenziell.
- In **Kapitel 3** werden die Grundlagen zur Entwicklung des Mountainbike-Tourismus dargestellt. Zentral ist hierbei neben einer Darstellung der allgemeinen Grundvoraussetzungen insbesondere eine Übersicht der rechtlichen Anforderungen für die Entwicklung und den Betrieb von Mountainbike-Angeboten. Weiterhin werden mögliche Auswirkungen des Mountainbikens dargestellt. Angesichts des Ziels der grenzüberschreitenden Entwicklung Sachsens als Mountainbike-Destination werden hier zudem Chancen und Hürden einer solchen Angebotsentwicklung beleuchtet.

Teil B: Übertragung auf Sachsen

- **Kapitel 4** gibt einen Überblick über die aktuelle Markt- und Wettbewerbssituation im Freistaat in Form einer Wettbewerbsanalyse, der Darstellung des Marktpotenzials sowie einer Übersicht über aktuelle Stärken und Schwächen als Ausgangspunkt für die künftige Entwicklung.
- In **Kapitel 5** wird – ausgehend von Status quo und Stärken-Schwächen-Profil des Freistaats – das Ziel der „grenzübergreifende[n] Entwicklung Sachsens zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen“ in eine Vision übersetzt. Schlüsselmaßnahmen beschreiben Handlungsempfehlungen zur Erreichung des Ziels. Sie sind gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen und geben klare Leitplanken für die Praxis der Destinationsentwicklung für den Mountainbike-Tourismus im Freistaat.
- Ein **Glossar** definiert häufig wiederkehrende Fachbegriffe aus der Welt des Mountainbikens.
- Die **Anlagen** bieten Arbeitshilfen und vertiefende Informationen für die Entwicklung des Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen.

1. Ausgangssituation und Methodik

1.1 Projekthintergrund

Der Freistaat Sachsen ist schon heute aufgrund seiner vielfältigen und attraktiven Landschaft, der partnerschaftlichen Zusammenarbeit der Regionen und zahlreicher nationaler und internationaler Leuchttürme im Tourismus ein beliebter Urlaubs- und Lebensort. Weit über die Grenzen Sachsens bekannt sind Angebote für den Mountainbike-Tourismus wie beispielsweise der Stoneman Miriquidi, das TrailCenter Rabenberg, der Black Mountain Bikepark Elstra oder die Bikewelt Schöneck. Ergänzt wird das Produkt-Portfolio durch zahlreiche Veranstaltungen wie beispielsweise die Vier-Hübel-Tour, den Erzgebirgs Bike Marathon, den MTB Marathon Dresden, die Mad East Challenge oder nicht zuletzt die Deutsche MTB Enduro Meisterschaft.

Diese Ausgangslage soll in den nächsten Jahren zu einer Spitzenposition ausgebaut werden. Gemäß der Tourismusstrategie Sachsen 2025 werden unter anderem folgende Ziele und Maßnahmen angestrebt:

- Die Infrastruktur für den Aktivtourismus – insbesondere Wander- und Radwege, Mountainbike-Strecken und wintertouristische Infrastruktur mit und ohne Schnee – wird im Einklang mit naturschutzrechtlichen Belangen qualifiziert.
- Angebote, die zu einer saisonalen Variabilität führen (Ganzjahrestourismus), werden ausgebaut.
- Sachsen wird grenzübergreifend zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen entwickelt.
- Die Infrastruktur für die Entwicklung des Ganzjahrestourismus wird ebenso wie die Infrastruktur für den Gesundheits-, Wellness-, Kur- und Aktivtourismus gestärkt.

Die Ausgangslage ist optimal: Mit Vogtland, Erzgebirge, Sächsischer Schweiz und Zittauer Gebirge verfügen gleich mehrere sächsische Mittelgebirge über die geografischen Voraussetzungen für attraktiven Mountainbike-Tourismus. Die sächsische Bike-Szene ist sowohl im ländlichen Raum als auch in den urbanen Zentren überaus aktiv. Eine reiche Kultur, facettenreiche Geschichte und vielfältige regionale Küche ergänzen das Angebot.

Die Natur und Kultur erlebbar zu machen, gleichzeitig aber zu schützen und zu erhalten, sind zentrale Ansprüche der Fachplanung für den Mountainbike-Tourismus in Sachsen. Entsprechend wird eine sanfte und nachhaltige Entwicklung angestrebt, bei der die touristische Wertschöpfung, die Erhöhung der Lebensqualität für die lokale Bevölkerung, der Naturschutz und die Forst- und Landwirtschaft im Einklang stehen sollen.

Ziel des Vorhabens zur Erstellung einer Fachplanung für Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen ist die Schaffung neuer attraktiver touristischer Angebote im ländlichen Raum, welche den Anforderungen und Ansprüchen des Tourismus, der Forst- und Landwirtschaft und des Naturschutzes gerecht werden. Die Fachplanung für Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen steht dafür allen Akteuren als Handlungsleitlinie zur Verfügung.

Phasen der Entwicklung des Mountainbike-Tourismus im Freistaat

ca. 1990–1999	Etablierung der Szene
ca. 2000–2009	erste MTB-touristische Schritte
ca. 2010–2019	starker regionaler Aufbau
ca. 2020–2029	strategische Cluster-Entwicklung

Abbildung 1. Die Sax Tracks-Broschüre zeigt: Sachsen verfügt über vielfältige Mountainbike-Angebote.
Bild: TMGS (2016)

1.2 Einbettung in den strategischen Rahmen

Der Wald stellt sowohl für zahlreiche Angebote im Mountainbike-Tourismus als auch weitere Formen der Erholungsnutzung eine zentrale Grundlage dar. In der **Waldstrategie 2050 für den Freistaat Sachsen** wird dahingehend ein steigender Nutzungsdruck prognostiziert:

„Aufgrund der Urbanisierung der Bevölkerung und der zunehmenden Hitzebelastung vor allem in größeren Städten erlangen stadtnahe und innerstädtische Wälder eine noch größere Bedeutung als Naherholungsräume. […] Gegen den Trend einer sinkenden Bevölkerungszahl im Freistaat Sachsen steigt die Anzahl der organisierten und nicht-organisierten Sportler. Somit erfolgt eine stärkere Nutzung des Waldes für sportliche Aktivitäten […].“[3]

Als einen Erfolgsfaktor zur Erreichung der Zielstellung 2050 benennt die Waldstrategie insbesondere eine *„Besucherlenkung durch räumliche Trennung miteinander konkurrierender Nutzungsansprüche (Ausweisung von Reit-, Wander- und Radwegen, Mountainbikestrecken etc.)“*.[4]

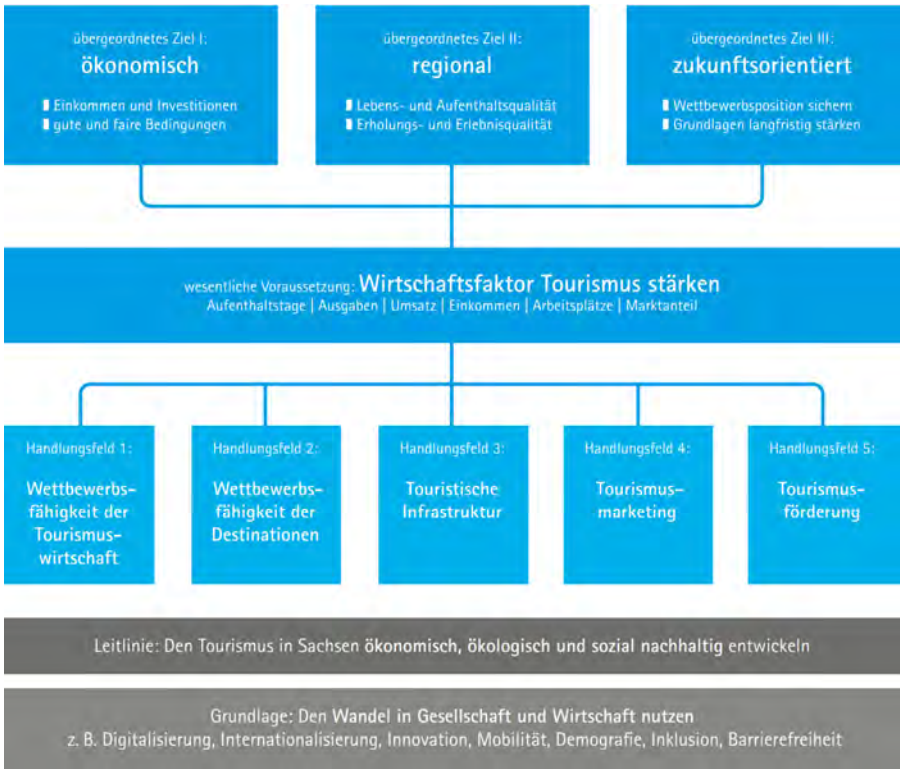


Abbildung 2. Zielstruktur für den Tourismus in Sachsen
Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019b)

Erste übergreifende Anforderungen bezüglich der Entwicklung des Tourismus auf der Ebene des Freistaats Sachsen benennt das **Entwicklungsprogramm für den ländlichen Raum im Freistaat Sachsen**:

„Während es auf der einen Seite einer konzertierten Vermarktung der touristischen Destinationen und Angebote bedarf, die erfolgreich nur auf der Landesebene koordiniert und umgesetzt werden kann, ist es auf der anderen Seite wichtig, den Bereich der konkreten Investitionen in die qualitative Verbesserung des ländlichen Tourismus einschließlich der Naherholung auf lokaler Ebene entsprechend der lokalspezifischen Bedarfe zu unterstützen. Die Tourismusstrategie Sachsen 2020 regelt die Aufgabenverteilung der touristischen Strukturen auf den verschiedenen Ebenen. Lokale Maßnahmen sind in die notwendigen Marktstrategien einzubinden. Eine qualitative Verbesserung bedarf innovativer Ansätze und Synergien mit anderen lokalen Angeboten.“[5]

Hieraus ergeben sich mehrere Handlungsanforderungen, insbesondere hinsichtlich Investitionen und deren Förderung sowie zur Stärkung des ländlichen Raums.

Seit 2019 ist die Entwicklung des Mountainbike-Angebots fest in der **Tourismusstrategie Sachsen 2025** verankert. Hierfür ist die Erarbeitung dieser Fachplanung als ein zentraler Baustein benannt. Sie gliedert sich ein in die Zielstruktur für den Tourismus in Sachsen, welche eine Stärkung des Wirtschaftsfaktors Tourismus unter Berücksichtigung einer ökonomisch tragfähigen, regional getragenen und zukunftsorientierten Entwicklung vorsieht. Dabei berücksichtigt die Fachplanung alle Handlungsfelder und benennt dahingehend zentrale Anforderungen sowie Maßnahmen zur Einordnung in eben diese, um eine nachhaltige Entwicklung zu stützen.

Die Umsetzung der Landestourismusstrategie findet in erster Linie auf regionaler Ebene statt. Umso wichtiger ist eine Verankerung des Mountainbike-Tourismus in den **Tourismusstrategien der sächsischen Destinationen** und dabei besonders in jenen, die schon heute ein attraktives Mountainbike-Angebot vorhalten und/oder landesweit das Potenzial zur Entwicklung als Mountainbike-Cluster haben (siehe hierzu Kapitel 3.1.2).

Dies war bisher nur bedingt der Fall: Von den sieben touristischen Destinationen in

[3] Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (2013), S. 34.

[4] Ebd., S. 35

[5] Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (2020), S. 105.

Sachsen hatten nur das Erzgebirge und das Vogtland das Thema Mountainbike in ihrer Strategie verankert. In unten stehendem Kasten wird ein Ausblick auf die Überarbeitung der Strategien gegeben. Aktivtourismus ist als Oberthema in drei Destinationen als Thema benannt. Radfahren ist in den sächsischen Destinationen fest verankert, ebenso zumeist Wandern.

Mit dem Lausitzer und dem Mitteldeutschen Braunkohlerevier bestehen in Sachsen zwei Gebiete, die einem starken Strukturwandel unterliegen. Dabei sind im Leipziger Neuseenland in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Angebote zur Nachnutzung der Bergbaufolgelandschaften entstanden. Auch im Lausitzer Seenland ist dies zu beobachten, weitere Entwicklungsgebiete werden in den kommenden Jahren entstehen. Hier bietet sich die Schaffung von Mountainbike-Angeboten an: Beispielsweise zeigt die Nachnutzung alter Halden im Ruhrgebiet, was unter Nutzung der jeweiligen regionalen Gegebenheiten möglich ist.

Auch die Sächsisch-Böhmische Schweiz gilt bereits heute als beliebtes Revier für Mountainbiker. Hier besteht jedoch aufgrund der Anforderungen an den Naturschutz im Nationalparkgebiet ein hoher Steuerungsbedarf. Die Besucherlenkung durch attraktive Angebote kann dabei ein zentrales Element der nachhaltigen Entwicklung des Mountainbike-Tourismus in dieser Region sein.

Deutschlandweit werden aktuell einige touristische Mountainbike-Angebote geplant beziehungsweise bereits umgesetzt (siehe Seite 63). Dabei befinden sich mehrere Initiativen grenznah zu Sachsen – sowohl innerhalb als auch außerhalb Deutschlands. Der Wettbewerb nimmt zu, eine gezielte, strategische und strukturierte Entwicklung ist also das Fundament eines nachhaltig tragfähigen Angebots.

ÜBERARBEITUNG SÄCHSISCHER DESTINATIONSSTRATEGIEN

Auf Basis der Tourismusstrategie Sachsen 2025 überarbeiten die sächsischen Destinationen derzeit ihre künftige strategische Ausrichtung. Mit Abschluss dieses Berichts lagen dahingehend folgende Informationen vor:[6]

In der Destinationsstrategie für die **Sächsische Schweiz** wird das Thema Mountainbike künftig eine Rolle spielen. Das grenzüberschreitende Projekt *Borderland Trails* in Sebnitz stellt dabei einen wichtigen Meilenstein in der Region dar.

Mit dem Projekt *Gravel von der Sächsischen Schweiz bis ins Zittauer Gebirge* wird zurzeit mit der Region **Oberlausitz** ein destinationsübergreifendes Angebot geplant.

Für die **Tourismusregion Zwickau** wird Mountainbiken künftig eine dem Radtourismus untergeordnete Rolle spielen und lediglich lokal auf Downhill-Strecken am Rochlitzer Berg fokussiert sein.

Das **Vogtland** setzt auf eine integrierte Weiterentwicklung des Radtourismus und betrachtet dabei Rad, Mountainbike, Rennrad und Gravel in der Produktlinie *Natur Spüren*. Zum Leitprojekt für Rad, Mountainbike und Rennrad wird *V-Bike*.[7]

In den Destinationen **Leipzig Region** und **Dresden Elbland** wird Mountainbike-Tourismus künftig nicht vertieft berücksichtigt. Hier wird der Fokus eher auf Radtourismus gelegt, was teils – wenn auch nicht explizit – Mountainbike einschließt. Ebenso stellt Mountainbiken für **Leipzig** eine Unterkategorie des Radtourismus dar, hier im Freizeitcluster *Aktiv und Natur*. Die bestehende MTB-Infrastruktur wird dabei nicht aktiv vermarktet, jedoch wird teils bei Radwegen die Nutzung eines Mountainbikes empfohlen.

Eine Einordnung der strategischen Ausrichtung in nationale und internationale Benchmarks erfolgt in Kapitel 4.1.2.

INTERNATIONALE BIKE-GROSSREGION MTB:BELT

Die Etablierung des **MTB:Belt** bietet dem Freistaat die Möglichkeit, zum Herzland einer Megadestination im internationalen Mountainbike-Tourismus zu werden.[8]

Der MTB:Belt ist das größte Bike-Reiseziel in Kontinentaleuropa und reicht von den Gebirgszügen zwischen Polen und Tschechien über die Kammlagen zwischen Sachsen und Tschechien, Bayern und Tschechien bis nach Niederösterreich. Eine außergewöhnliche Angebotsdichte – von Strecken- und Trail-Netzen über Trailcenter bis hin zu Bikeparks – für alle Mountainbike-Zielgruppen und Fahrlevel – vom Einsteiger bis zum Bike-Profi – zeichnen den MTB:Belt schon heute aus. Das Potenzial von 700.000 Bike-Gästen pro Jahr und gut 9.500 Arbeitsplätzen bis 2030 macht den MTB:Belt zu einem Wirtschaftsfaktor in überwiegend strukturschwachen Regionen. Sachsen als Initiatorland kann im MTB:Belt eine Vorreiterrolle einnehmen und die eigenen Ambitionen als führende grenzübergreifende Mountainbike-Destination international fördern.

Abbildung 3: Gebietskulisse des MTB:Belt
Quelle: MTB:Belt

[6] Quelle: Angaben der Destinationen auf Anfrage der Redaktion.

[7] Im Rahmen des Projekts sollen Angebote in den Bereichen Mountainbike, Fahrrad und Rennrad miteinander verknüpft werden.

[8] Vgl. www.mtb-belt.com.

1.3 Arbeit in fünf Handlungsfeldern

Die globalen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse hin zu einem nachhaltigen Handeln, ein stetig steigender Qualitätsanspruch der Gäste sowie ein immer stärker differenzierter Wettbewerb stellen Destinationen vor immer neue Herausforderungen. Dabei hat die Destinationsmanagement-Organisation (DMO) vor allem eine steuernde Aufgabe, da sie kaum Weisungsrechte gegenüber ihren Partnern hat. Wettbewerbsfähig und erfolgreich bleiben daher langfristig nur jene, die mit einer klaren Positionierung und funktionierenden Wertschöpfung ihre Leistungspartner von ihrer Arbeit überzeugen.

Dieses Gefüge verlangt nach dem systematischen Management aller notwendigen Handlungsbereiche. Die Aufgaben im Management touristischer Destinationen lassen sich in fünf Handlungsfelder gruppieren, die aufeinander aufbauen und sowohl strategische als auch operative Bereiche umfassen. Diese lassen sich separat steuern, bieten Orientierung bei der Strukturierung der Kernaufgaben einer DMO und ihrer Partner und unterstützen sich gegenseitig durch ihr hohes Überschneidungspotenzial. Das praxisorientierte Modell liegt allen Abschnitten der vorliegenden Fachplanung zugrunde.

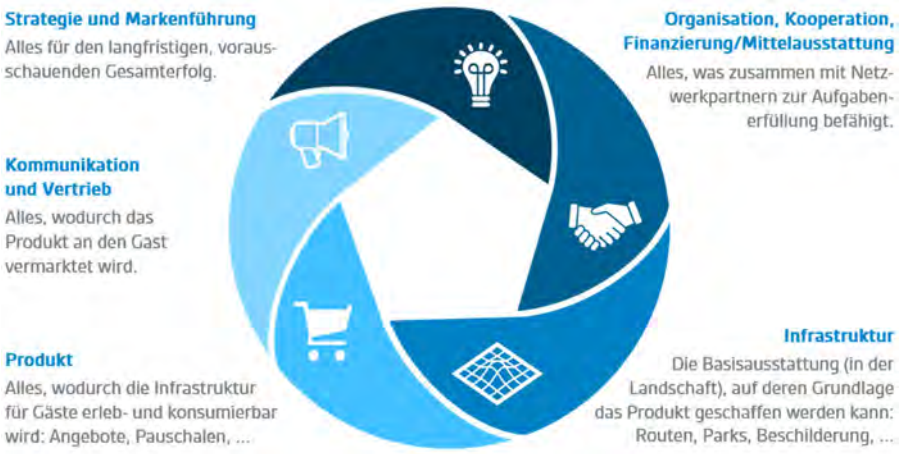


Abbildung 4. Handlungsfelder im Management touristischer Destinationen
Quelle: absolutGPS 2020

1.4 Fachliche Begleitung

Von großer Bedeutung im Entstehungsprozess der Fachplanung war die enge Einbindung lokaler und regionaler Leistungs- und Entscheidungsträger und Interessengruppen. Diese wurden während des gesamten Prozesses berücksichtigt, um eine nachhaltige Regionalentwicklung und hohe Akzeptanz zu gewährleisten.

Zur zentralen Steuerung wurde zu Beginn des Projekts ein Beirat gegründet, der den Projektverlauf begleitete, über Entwicklungen und Ergebnisse informiert wurde und diese aus Praktikersicht einschätzte sowie zu zentralen Themen und Fragestellungen Impulse einbrachte. Der Beirat kam während der Projektlaufzeit zu vier Sitzungen zusammen und bestand aus Vertretern der folgenden Institutionen:

Öffentliche Institutionen
- Sächs. Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
- Sächs. Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Sächs. Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus
- Staatsbetrieb Sachsenforst
- Forstbetrieb Zittau

Landkreise
- Erzgebirgskreis
- Landkreis Bautzen
- Landkreis Görlitz
- Landkreis Leipzig
- Landkreis Meißen
- Landkreis Mittelsachsen
- Landkreis Nordsachsen
- Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- Landkreis Vogtland
- Landkreis Zwickau

Mit der Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen waren die Rechtsanwälte GÖTZE, Leipzig, betraut.

Destinationsmanagement/ Tourismusverbände
- Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien e. V.
- Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH
- Tourismusverband Elbland Dresden e. V.
- Tourismusverband Erzgebirge e. V.
- Tourismusverein Rosenthal e. V.
- Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V.
- Tourismusverband Vogtland e. V.
- Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH
- Dienstleistungs- und Tourismus GmbH Schöneck

Mountainbike-Branche
- Black Mountain Bike Park Elstra
- Black East GmbH
- Unternehmensnetzwerk Deutschland
- Sportzentrum Rabenberg

Verbände/Vereine
- ADFC Sachsen
- Landessportbund Sachsen
- Naturpark Zittauer Gebirge e. V.
- Sächsische Landesvereinigung für Gesundheitsförderung
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag
- Sächsischer Waldbesitzerverband
- Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH

2. Mountainbike-Tourismus

2.1 Markt und Zielgruppen

15,6 Millionen, also ein gutes Viertel der Deutschen ab 14 Jahren, nutzen in ihrer Freizeit ein Mountainbike.[9] Intensiv, das heißt mehrmals pro Woche, biken 3,6 Millionen Menschen (siehe Abbildung 5). So überrascht es nicht, dass auch auf Reisen dem Mountainbiken eine hohe Bedeutung zukommt.

9,1 Millionen Deutsche haben großes oder sehr großes Interesse am Thema Mountainbike im Urlaub.[10] Mountainbiken liegt damit sowohl als Freizeit- als auch als Urlaubsaktivität deutlich vor anderen Sportarten wie beispielsweise Reiten oder Rennradfahren.

Mit einem Durchschnittsalter von 36 Jahren sind Mountainbiker eine junge, dynamische Zielgruppe. Dabei sind sie überdurchschnittlich hoch gebildet und verdienen im Vergleich zum Durchschnitt der deutschen Bevölkerung sehr gut. Mit einem Frauenanteil von etwa zehn Prozent ist Mountainbiken derzeit noch ein stark männlich geprägter Sport.[11]

Häufig wird das Mountainbiken in sechs Disziplinen beziehungsweise Segmente unterteilt:[12]

- **Tour:** Mountainbiken bedeutet für Tourenbiker Abschalten. Sie möchten sich auf ihrer Tour erholen, die Natur und Landschaft genießen sowie Gemeinschaft erleben.
- **Marathon/Cross Country:** Mountainbiken ist für das Segment Ausdauersport. Eine gute Fahrtechnik ist hier unverzichtbar.
- **All Mountain:** Mountainbiken ist für das Segment Abenteuer. All-Mountain-Biker haben eine hohe Affinität für Single Trails, und Fahrspaß hat eine hohe Priorität.
- **Enduro:** Mountainbiken ist für das Segment Spiel. Gute Fahrtechnik-Fähigkeiten sowie der Wettkampfgedanke stehen im Vordergrund.
- **Freeride:** Mountainbiken ist für das Segment Abfahrtserlebnis und Vielseitigkeit. Die übergeordneten Ziele sind Freiheit, Spaß und Spiel.
- **Downhill:** Mountainbiken ist für das Segment Actionsport und eine Wettkampfdisziplin. Es gilt, eine vorgegebene, bergab verlaufende Strecke schnellstmöglich zu bewältigen.

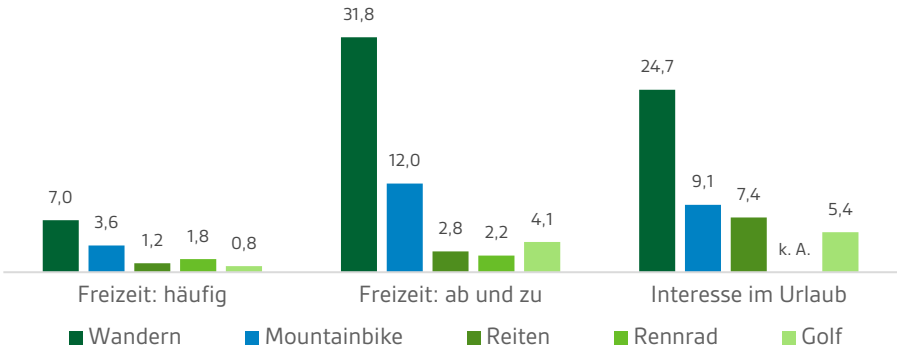


Abbildung 5. Aktive Ausübung in der Freizeit und Interesse im Urlaub (Anzahl Deutscher in Mio.)
Quelle: IfD Allensbach (2020), inspektour (2017); zu einzelnen Werten liegen keine Angaben vor

9 IfD Allensbach (2020).
10 inspektour GmbH (2017).
11 Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018). Eine detaillierte Beschreibung der Zielgruppen für den Mountainbike-Tourismus in Sachsen findet sich in Kapitel 4.
12 Die Anforderungen an die Infrastruktur sind in Anlage 1 dargestellt. Weiterführende Informationen zu den Segmenten finden sich im Glossar ab Seite 99.

Diese Einteilung hat sich vor allem aus den unterschiedlichen Anforderungen an Mountainbikes, beispielsweise hinsichtlich der Rahmengeometrie, des Federwegs etc., entwickelt. Sie ist also stark herstellerseitig bestimmt. Aus touristischer Sicht ist eine Verdichtung auf vier statt sechs Segmente sinnvoll. Dabei werden jeweils die Segmente All Mountain und Enduro sowie Freeride und Downhill zusammengefasst. Dies hat folgende Vorteile:

- Hierdurch werden Segmente und Zielgruppen mit relevantem Volumen statt einer zu kleinteiligen Abgrenzung betrachtet.
- Die Segmente haben teils sehr ähnliche infrastrukturelle Anforderungen. Eine Unterscheidung ist daher für die Produktentwicklung in einer Destination in der Regel nicht zielführend.
- Hinsichtlich der Vermarktung von Mountainbike-Angeboten ähneln sich die Segmente teils stark. So bewegen sich beispielsweise die Zielgruppen Freeride und Downhill tendenziell in derselben Medienlandschaft.
- Knapp 90 Prozent aller Mountainbiker ordnen sich mehreren Segmenten zu. Durch die Verdichtung lassen sich Zielgruppen in der jeweilig anzusprechenden Motivlage klarer abgrenzen.

Entsprechend ergibt sich für den Mountainbike-Tourismus die in Abbildung 6 dargestellte **Zielgruppen-Struktur**. Hierbei ordnen sich unter allen heutigen Mountainbikern im deutschsprachigen Raum 59,5 Prozent hauptsächlich dem Segment AMEN zu. Mit einem Anteil von 22,8 Prozent ist Tour das zweitgrößte Segment, gefolgt von FRoDHo mit 10,3 und MaXC mit 7,4 Prozent.[13]

Dennoch sind auch die vermeintlich kleinen Segmente nicht zu vernachlässigen: Bei den mehr als neun Millionen Deutschen mit (sehr) großem Interesse am Thema Mountainbike im Urlaub (siehe Abbildung 5) entspricht der Anteil von 22,8 Prozent des Segments Tour einer absoluten Anzahl von über 2,1 Millionen Mountainbikern.

Zudem sind die Segmentzuordnungen keineswegs starr. Die Erhebung zum Mountainbike-Monitor 2018 ergab, dass jeder vierte Mountainbiker seine Zuordnung zu den Segmenten künftig verändern wird. Angesichts steigender Erfahrung und Fahrtechnik überrascht dies nicht, jedoch zeigt es deutlich auf: Die Segmente sind dynamisch und die Grenzen verschwimmen. Dieser Trend wird weiter anhalten. Während aktuell etwa jeder fünfte Mountainbiker in den Segmenten MaXC und FRoDHo angibt, sich zukünftig voraussichtlich verstärkt auch anderen Segmenten zuwenden zu wollen, trifft dies beim Segment AMEN auf jeden dritten, im Segment Tour sogar auf 40 Prozent zu.

Von allen Mountainbikern, die angeben, ihre Segmentzuordnung in Zukunft voraussichtlich zu ändern, wird sich der größte Teil (38 Prozent) hauptsächlich zum Segment AMEN orientieren. Weiterhin starker Zuwachs wird im Segment FRoDHo prognostiziert. Zu den Segmenten Tour und MaXC will sich jeweils ein verhältnismäßig kleiner Anteil der Mountainbiker stärker orientieren.

Hieraus lässt sich für jedes Segment ein Wanderungssaldo abschätzen. Das Wanderungssaldo beschreibt den Anteil der Mountainbiker, die sich hin zu einem Segment orientieren wollen abzüglich derer, die sich von diesem Segment zu einem anderen orientieren werden. Ein negatives Wachstumssaldo in einem Segment deutet also darauf hin, dass der prozentuale Anteil der Mountainbiker, die sich dem Segment zuordnen, künftig sinken wird.

Dies trifft auf die Segmente MaXC und insbesondere Tour zu. Hingegen ist zu erwarten, dass der Anteil der Segmente AMEN und besonders FRoDHo an allen Mountainbikern künftig steigen wird. Angesichts des erwartbaren weiteren Wachstums des Marktes mit vielen Neueinsteigern steht es um Tour und MaXC aber nicht so schlecht, wie ein erster Blick auf Abbildung 7 vermuten lassen könnte.

Neben den vier Segmenten, in die sich die heutigen Mountainbiker einordnen lassen, existiert auch die „Zielgruppe Null" – hierin finden sich Personen, die aktuell noch nicht selbst biken, jedoch großes Interesse an der Aktivität haben, sich von der Szene angesprochen fühlen und in vielen Fällen einen geeigneten Einstieg ins Mountainbiken suchen. Diese Zielgruppe ist aus touristischer Sicht sehr interessant: Mit niedrigschwelligen Angeboten für

[13] Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018).

Einsteiger kann sie ans Biken herangeführt werden und schon früh eine positive Bindung zu einer Destination aufbauen. Insbesondere durch ein breites Angebotsspektrum wird Interessierten der Einstieg in die Aktivität, beispielsweise durch Gruppen mit unterschiedlichen fahrtechnischen Fähigkeiten, erleichtert.

Abbildung 6. Zielgruppen-Struktur im Mountainbike-Tourismus
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018)
Bilder: World of MTB, MTB Vier-Hübel-Tour, Dennis Stratmann, Thomas Dietze/ExtremePics, Andhika Soreng

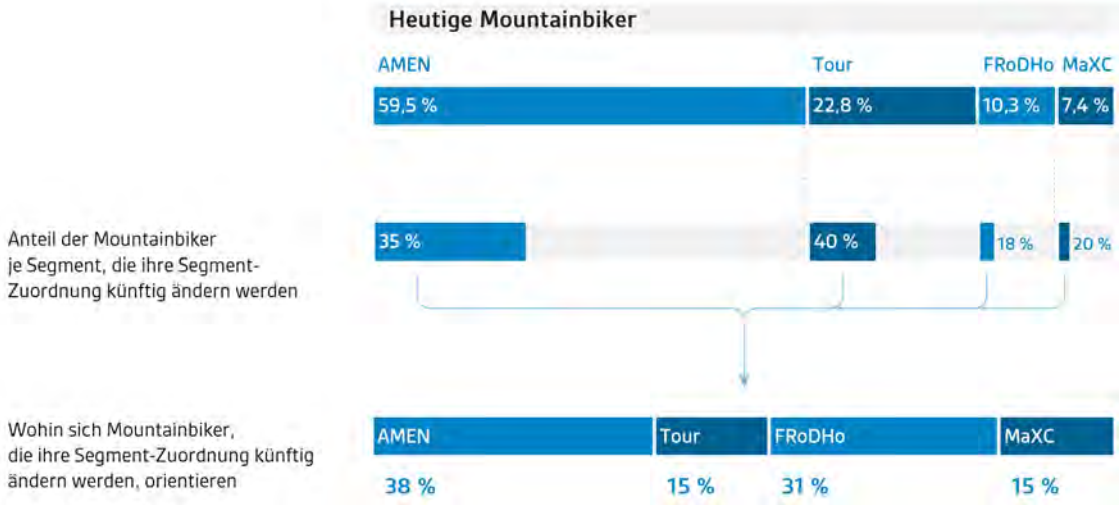


Abbildung 7. Dynamik der Segmente im Mountainbike-Tourismus
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018)

2.2 Trends und Entwicklungen im Mountainbike-Tourismus

Um zeitgemäße Angebote zu schaffen, die die Wettbewerbssituation der Mountainbike-Destination Sachsen verbessern und sich langfristig am Markt etablieren können, ist eine stetige Marktbeobachtung und vorausschauende Planung essenziell. Von der ersten Planung bis zur Marktreife touristischer Angebote vergehen oft mehrere Jahre, weshalb gerade hier eine langfristige Marktbeobachtung notwendig wird. Die Schaffung neuer Angebote als Reaktion auf eher kurzfristige Entwicklungen kann nur in Ausnahmefällen zu erfolgreichen Angeboten führen. Die Durchsetzung im Markt setzt ein klares Verständnis der wesentlichen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse voraus. So lassen sich kurzfristige Entwicklungen von mittel- bis langfristig relevanten Trends unterscheiden.

Im Folgenden wird hierfür ein Überblick zu wichtigen Trends und Entwicklungen am Mountainbike-Markt beziehungsweise mit Einfluss auf diesen gegeben. Sie sind die Leitplanken, innerhalb derer sich neue Angebote mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreich und nachhaltig entwickeln lassen. Die nachfolgende Betrachtung stützt sich entsprechend insbesondere auf **Megatrends** mit einer Wirkungsdauer von bis zu 30 Jahren sowie **Makrotrends** mit einer Wirkungsdauer von bis zu zehn Jahren.

Das Zukunftsinstitut – eines der führenden Institute im Bereich der Trendforschung – hat aktuell zwölf Megatrends identifiziert, die die Gesellschaft auf allen Ebenen und global bewegen (siehe Abbildung 8). Zwar wirken sich alle zwölf auf den Bereich Mountainbike aus, jedoch nur jeder zweite direkt. Drei Megatrends haben einen unmittelbaren Einfluss auf den Mountainbike-Markt und -Tourismus und prägen diese bedeutend: Urbanisierung, Neo-Ökologie und Konnektivität.

Die Coronapandemie hat auch Einfluss auf die Dynamik der Trends. Eine aktualisierte Version der Trendmap des Zukunftsinstituts kann unter http://sax.bike/post-corona heruntergeladen werden.

2.2.1 MEGATREND URBANISIERUNG

Immer mehr Menschen leben in immer dichter besiedelten und bebauten Städten. Diese Entwicklung wird dauerhaft anhalten und sich künftig weiter verstärken, auch wenn die Coronapandemie eine Gegenbewegung fördert. Das Leben in den Ballungsräumen ist häufig von erhöhtem Stress charakterisiert. Als Ausgleich zieht es viele Menschen in die – in urbanen Räumen rar gewordene – Natur. Der ländliche Naherholungsraum wird für sie zum Sehnsuchts- und Anziehungsort für Erholung und Ausgleich.

Bedeutung für den Mountainbike-Tourismus: Für 97 Prozent der Mountainbiker im deutschsprachigen Raum ist eines der Hauptmotive beim Biken, die Freizeit in der Natur und schöner Landschaft zu verbringen.[14] Der Megatrend Urbanisierung hat dabei vor allem Auswirkungen auf die Nachfrage. Angebote im nahen Umfeld sowie innerhalb von Städten sind ein attraktiver Anlaufpunkt für die Bevölkerung urbaner Räume.[15] Eine gute Anbindung der Angebote an öffentliche Verkehrsmittel wird dabei tendenziell stärker nachgefragt und kann zu einem Wettbewerbsfaktor werden. Gleiches gilt für die Inwertsetzung regionaler und lokaler Besonderheiten, was vor allem bei Touren Potenzial für zusätzliche Wertschöpfung birgt.

2.2.2 MEGATREND NEO-ÖKOLOGIE

Nachhaltigkeit ist in aller Munde und wird zunehmend zu einem ausschlaggebenden Faktor bei Kaufentscheidungen. Bei Gästen und Kunden steigt das Bewusstsein für ihren Einfluss auf die Gesellschaft und Umwelt. Dabei äußert sich der Megatrend in vielen Facetten: saisonale, regionale und ökologische Produkte erfreuen sich wachsender Beliebtheit, die besitzorientierte Grundeinstellung wandelt sich hin zu einer Sharing Economy. Achtsamkeit und Slow Culture gewinnen an Bedeutung. Auch wenn noch nicht jeder diesen Megatrend im eigenen Lebensalltag intensiv beobachtet: Die Umstellung auf das postfossile Zeitalter, das Übereinkommen von Paris sowie der Green Deal der EU führen dazu, dass dieser Megatrend in den nächsten Jahren noch wesentlich bedeutungsvoller wird.

Bedeutung für den Mountainbike-Tourismus: Der Megatrend hat sowohl auf die Nachfrage als auch das Angebot für Mountainbike-Tourismus Auswirkungen. Vom nachhaltigen Strecken- und Trailbau bis hin zu vegetarischer Verpflegung ändern sich die Anforderungen von Mountainbike-Gästen grundlegend. Das Naturerleben spielt für die Zielgruppe bereits heute eine große Rolle. Dies wird sich jedoch künftig auf immer mehr Bereiche ausdehnen und vertiefen: Vom reinen Aufenthalt in der Natur steigt der Anspruch zur Identifikation mit der Umgebung, zur Umweltbildung, zu nachhaltigen Unterkünften und zum intensiven Kennenlernen von Land und Leuten

[14] Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018).

[15] Hier bieten sich z. B. Pumptracks, Skills-Parcours, Indoor-Bikeparks, Dirtparks oder Jumplines an.

beziehungsweise der regionalen Kultur. Auch die kritische Auseinandersetzung mit dem Ressourcen- und Flächenverbrauch sowie die Veränderung von Reisemustern (zum Beispiel Reduktion von Flugreisen) fallen in diesen Trend-Komplex.

2.2.3 MEGATREND KONNEKTIVITÄT

Anders als beim Begriff „Digitalisierung" umfasst der Megatrend Konnektivität nicht nur die Anwendung digitaler Komponenten in immer mehr Bereichen des Lebens. Es ist vielmehr der Anspruch, die Chancen der Vernetzung von Technologien gezielt nutzbar zu machen. Die Einflüsse auf das tägliche Leben sind bereits heute beispielsweise durch Sharing-Angebote, Self-Tracking und -Optimierung oder die zunehmende Bedeutung digitaler sozialer Netzwerke spürbar.

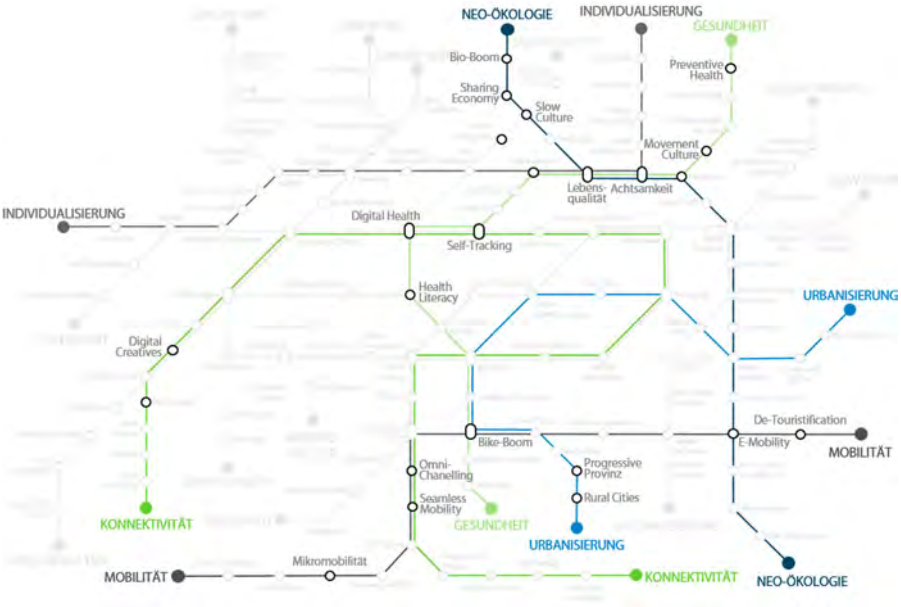


Abbildung 8. Megatrends und ihre Subtrends mit Einfluss auf den Mountainbike-Tourismus
Quelle: absolutGPS nach Zukunftsinstitut (2018)

Bedeutung für den Mountainbike-Tourismus: Der Megatrend hat vor allem Auswirkungen auf das Angebot. Mountainbikes sind zunehmend mit technischen Komponenten ausgestattet, die die Messung und Verbesserung der Leistung erlauben beziehungsweise die Sicherheit beim Fahren erhöhen. Die Markt- und Innovationszyklen werden kürzer und Technologien schneller überholt. Orientierung für Nutzer können dabei zum Beispiel Leihbikes mit moderner Ausstattung bieten. Die technische Unterstützung erhöht das Sicherheitsempfinden, sodass die Zielgruppe für anspruchsvollere Angebote breiter wird. Der Einsatz digitaler Technologien ermöglicht vielfältige Anwendungen für die Vernetzung der Szene, zum Beispiel interaktives Tracking zurückgelegter Wege, das Teilen auf digitalen Plattformen, Performance-Analysen und digitale Fahrtechnik-Tipps.

2.2.4 EINBETTUNG IN WEITERE MEGATRENDS

Abbildung 8 verdeutlicht die Kreuzungs- und Anknüpfungspunkte zu weiteren Megatrends, die die Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten prägen. Dazu zählen:

- **Gesundheit:** Der Megatrend beschreibt die Entwicklung von Gesundheit zu einem zentralen Lebensziel. Gesund zu sein ist Ausdruck von Zufriedenheit. Dieses Paradigma wird zunehmend im Bewusstsein, der Kultur und dem Selbstverständnis der Gesellschaft verankert. Gesundheitsbewusste Menschen stellen neue Erwartungen an Gesundheitssysteme, Unternehmen und Infrastrukturen. Hieraus ergeben sich beispielsweise neue Kombinationen aus Behandlung und Urlaub.
- **Individualisierung:** Sie wird in zunehmendem Maße zum zentralen Kulturprinzip der westlichen Welt und Basis unserer Gesellschaftsstrukturen. Sie bedeutet die Freiheit der Wahl unter anderem in Bezug auf Lebensstil, Beruf, Konsum – in einem Wort: Selbstbestimmung. Komplexe Auswirkungen wie häufigere Jobwechsel erhöhen die individuelle Optionsvielfalt.
- **Mobilität:** Der Megatrend beschreibt die Evolution der Mobilität – sie wird zunehmend vernetzt, digital, postfossil und geteilt. Eine Entwicklung ist insbesondere in einem wachsenden Mobilitätsbedarf und einer zunehmenden Vielfalt an Mobilitätsformen zu beobachten. Die Megatrends Individualisierung, Urbanisierung, Neo-Ökologie und Konnektivität bestimmen die Mobilität von morgen. Dabei sind vor allem technische Innovationen und veränderte Bedürfnisse der Menschen der Motor neuer Formen der Fortbewegung.
- **Silver Society:** Trotz seiner inhaltlichen Nähe zum demografischen Wandel beschreibt der Megatrend eine sich stark verändernde Generation. Die Bevölkerung wird nicht nur älter, sondern bleibt auch länger gesund und aktiv. Der Renteneintritt gilt zunehmend als Beginn einer neuen, aktiven Lebensphase, in der Zeit für Abenteuer und Erlebnisse ist.

Auch diese Trends beeinflussen das Mountainbiken und den Mountainbike-Tourismus, und es lohnt sich, ihre Entwicklung zu verfolgen. Wichtige Veränderungsimpulse entstehen ggf. aus den Schnittmengen dieser Megatrends mit den oben ausführlich dargestellten.

2.2.5 KURZ- UND MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

In den vergangenen Jahren hat sich am Fahrrad- und Bike-Markt vieles bewegt. Für viele Menschen ist ihr Rad heute weit mehr als bloßer Gebrauchsgegenstand. Oft fungiert es als Sportgerät, Lifestyle-Accessoire und Statussymbol. Entwicklungen zeigen sich vor allem in zwei Bereichen, zu denen nachstehend ein Überblick gegeben wird:

- **Bikes und Räder:** Steigende Anforderungen an die Fahrzeuge bewegen die Branche. Neue, für verschiedene Einsatzzwecke spezialisierte Radtypen erobern den Markt. Im Gegentrend zeigen sich aber auch erste Anzeichen für All-in-one-Bikes, die extrem breite Einsatzzwecke abdecken sollen.
- **Teile und Komponenten:** Kleine und tiefgreifende Verbesserungen der Leistungsfähigkeit verschieben letztlich die Einsatzmöglichkeit der Fahrzeuge. Es kommen zunehmend elektrische und kabellose Anbauteile auf den Markt.

Bikes und Räder

Das Fahrrad, ob funktional oder sportlich, Lifestyle-Objekt oder Statussymbol, bekommt einen immer wichtigeren Platz im Leben vieler Menschen. Die Ausgaben für das Radfahren und Biken steigen: Von 2010 bis 2019 hat sich der Durchschnittspreis der in Deutschland verkauften Fahrräder von 460 auf 982 Euro mehr als verdoppelt.[16] In der Folge spielen Exklusivität und Performance bei der Kaufentscheidung eine wachsende Rolle. Ambitionierte Start-ups finden inzwischen ebenso einen relevanten Platz am Markt wie die etablierten Marken, die ihre Produktpalette mit preisintensiven Topmodellen erweitern. Gleichzeitig nehmen aber auch branchenfremde Anbieter zunehmend hochpreisige Bikes in ihr Portfolio auf.[17] So hat zuletzt neben Harley Davidson, Maserati und Honda[18] beispielsweise auch Tesla[19] das Potenzial des Bike-Markts erkannt und Pläne geäußert, in den Markt einzusteigen.

Auch wenn der Premium-Bike-Markt bisher nicht die breite Masse der Nutzer erreicht, so zeigen die hier eingesetzten Komponenten und innovativen Materialien dennoch, wohin sich die Branche voraussichtlich entwickeln wird. Die Leistungsfähigkeit und -reserven nehmen zu, was in mehr Sicherheit und Komfort sowie breiteren Anwendungsmöglichkeiten mündet.

Viele technische Neuheiten haben in den vergangenen Jahren bereits zu einer zunehmenden Optimierung von Fahrrädern und Mountainbikes geführt. Am offensichtlichsten sind hierbei E-Bikes. Lange galten sie als unsportlich und behäbig. So fanden sie zunächst auch hauptsächlich Einzug im Segment der City- und Trekking-Räder: 2016 war fast jedes zweite in Deutschland verkaufte E-Bike ein E-Cityrad.[20]

Durch die technische Entwicklung hat das „E" jedoch auch Einzug in weitere Segmente gefunden: 2019 wurden in Deutschland erstmalig mehr E-Mountainbikes (360.400) als Mountainbikes ohne Motor (215.500) verkauft.[21] Damit ist inzwischen mehr als jedes vierte in Deutschland verkaufte E-Bike ein E-Mountainbike. Zunehmend führen die Hersteller Neuentwicklungen und Innovationen zuerst in der Premiumkategorie der E-Bikes ein, die zahlreichen technischen Komponenten wirken sich auf die Verkaufspreise aus, bevor sie an den sogenannten „Bio-Bikes" – das heißt Rädern ohne Motorunterstützung – zum Einsatz kommen.[22]

Dabei ist das E-Mountainbike noch immer in einer Frühphase, was auch mit den Entwicklungszyklen der Antriebsgenerationen zusammenhängt.

E-BIKES VERÄNDERN DEN MOUNTAINBIKE-TOURISMUS

E-Mountainbikes machen die Berge „flacher" und damit die Naturerfahrung von (Mittel-)Gebirgslandschaften für breitere Teile der Bevölkerung zugänglich. Die Effizienz aktueller E-Bike-Motoren, gepaart mit hohen Akkukapazitäten, sind bereits mehr als ausreichend für die Anforderungen ausgiebiger Tagestouren.

Durch die elektrische Tretunterstützung spielt das Gesamtgewicht des Bikes – vor allem im Einsatz in Freizeit und Tourismus – eine untergeordnete Rolle. Tendenziell schwerere Anbauteile wie große und breite Laufräder, lange Federwege an Vorder- und Hinterrad sowie wirkungsvolle Bremsen erhöhen den Komfort und die Sicherheit. Beides stellt wichtige Faktoren vor allem für Einsteiger dar.

Die Elektrifizierung der Komponenten und Koppelung mit der Motorsteuerung sowie die Weiterentwicklung kleiner, leistungsstärkerer Akkus werden die Sicherheit, den Komfort und damit letztlich das Einsatzgebiet von E-Mountainbikes zunehmend erhöhen.

Abbildung 9. E-Mountainbikes unterstützen bei konditionell anspruchsvollen Gegebenheiten
Bild: www.stevensbikes.de | pd-f

16 Vgl. ZIV (2020) und Vorjahre.
17 Vgl. velobiz.de Magazin (2020).
18 Vgl. CNBC (2020).
19 Vgl. ebiketips (2020).
20 Ebd.
21 Vgl. ZIV (2020).
22 Vgl. velobiz.de Magazin (2019).

Drei Entwicklungen zeichnen sich ab: Künftige E-Mountainbikes verfügen über differenziertere Motoren: solche, die volle Leistung auf Kosten des Gewichts bieten, und solche, die nur bei Leistungsspitzen unterstützen und deutlich handlicher sind. Diese Differenzierung ermöglicht die Optimierung der Rahmengeometrien hinsichtlich der jeweils gewünschten Fahreigenschaften durch bessere Integration in den Rahmen. Die dritte Entwicklung betrifft die Elektrifizierung weiterer Komponenten des Fahrrads – sie sind im Abschnitt „Teile und Komponenten" näher beschrieben.

Für den Fachhandel haben E-Bikes auch bei geringerer Verkaufszahl im Sinne der Wertschöpfung schon mehrere Jahre eine hohe Bedeutung. Im Zuge der Elektrifizierung verändern sich auch die Geschäftsmodelle. Durch eine höhere Wartungsintensität, stärkeren Komponentenverschleiß und weniger Eingriffsmöglichkeiten für Laien wird die Werkstatt zum Profitcenter.

Sowohl im Alltag als auch auf Reisen nimmt das Fahrrad einen steigenden Stellenwert ein. Damit einhergehend steigen die Ansprüche an die Räder – beispielsweise hinsichtlich der Möglichkeit zu deren ganzjähriger Nutzung oder ihrer Einsatzfähigkeit für unterschiedliche Ansprüche.

Vor allem im Bereich des Fahrradpendelns wird sogenannten SUV-Bikes – sportlichen und vielseitigen E-Bikes mit sicherer Ausstattung für den Straßenverkehr – ein großes Potenzial zugeschrieben.

Rennräder und Mountainbikes sind auch aus Städten nicht mehr wegzudenken, und der Markt hat durch die Entwicklung neuer Radtypen auf sich ändernde Ansprüche reagiert. So stellen beispielsweise Gravel-Bikes im europäischen Markt eine verhältnismäßig neue Klasse an Rädern dar.[23] Als Hybrid aus Mountainbike und Rennrad eignen sie sich für den agilen Einsatz auf der Straße, bieten aber auch abseits befestigter Wege Fahrsicherheit durch breitere und profilierte Reifen.

GRAVEL-BIKES: HYBRID AUS MOUNTAINBIKE UND RENNRAD

Auf den ersten Blick lassen sich für den Laien kaum Unterschiede zwischen Gravel-Bikes und Rennrädern ausmachen. Charakteristisch ist insbesondere die verbreiterte Gabel, die die Nutzung breiter und profilierter Reifen erlaubt. Mit diesen eignen sich Gravel-Bikes – anders als Rennräder – auch für die Nutzung auf Feld- und Waldwegen. Der Nutzungsradius erhöht sich damit signifikant und schließt neben den herkömmlichen Wegen für Rennräder auch bisher nur für Mountainbiker erreichbare Infrastruktur ein. Dadurch ist das Gravel-Bike für nahezu jeden Einsatzzweck geeignet, wodurch der Bereich Gravel (englisch für Schotter) auch zunehmend in den Trekking-Bereich hineinragt.

Hieraus ergeben sich neue Anforderungen an die Infrastruktur- und Produktentwicklung in Destinationen, angefangen von der Verknüpfung bisher nach Nutzergruppen getrennt konzipierter Wegenetze bis hin zur Besucherlenkung.

Abbildung 10. Charakteristisch für Gravel-Bikes: Rennradlenker und geländegängige Reifen
Bild: www.pd-f.de/Sebastian Hofer

Teile und Komponenten

Neben elektrischen Antrieben ist seit mehreren Jahren eine zunehmende Technisierung der Bike-Komponenten zu beobachten. Elektrische Schaltungen, sensorgesteuerte Fahrwerke, per Funk verstellbare Sattelstützen und digitale Assistenzsysteme wie Navigation und ABS werden sich zunehmend optisch unauffällig in moderne hochklassige E-Mountainbikes integrieren. Mit der Elektrifizierung von immer mehr Komponenten am Bike gehen zunehmender Fahrkomfort und -spaß einher.

Die Megatrends Konnektivität und Gesundheit spielen hier eine zentrale Rolle: Digitale Assistenzsysteme wie beispielsweise integrierte Powermeter halten am Markt Einzug und ermöglichen es, individuelle Leistungsdaten per App abzurufen – neben weiteren Funktionen wie beispielsweise Navigation und Entertainment.[24] Zunehmend werden Komponenten verknüpft und durch begleitende technische Lösungen individualisierbar.

Neben der Elektrifizierung zeichnet sich immer häufiger auch eine Optimierung weiterer Komponenten ab. Die Beleuchtung wird bei E-Cityrädern oftmals in den Rahmen integriert. Teils personalisierte elektronische Wegfahrsperren sowie eingebaute GPS-Sender schützen vor Diebstahl.

Zahlreiche Innovationen, die anfangs eher an hochpreisigen Modellen zum Einsatz kamen, werden zunehmend breitentauglich und können immer günstiger produziert werden. So werden Räder und Bikes kontinuierlich optimiert und sicherer.

[23] Insbesondere im US-Markt sind Gravel-Bikes bereits stärker etabliert.

[24] Siehe hierzu beispielsweise Bosch (2020).

BIKEN ALS LEBENSGEFÜHL

Die stetige Innovation und Optimierung am Bike-Markt hört längst nicht beim Fahrrad selbst auf. Das Biken ist Teil einer gesundheitsbewussten und sportiven Gesellschaft geworden. So wird hochwertige und leistungsstarke Bike-Kleidung zunehmend von einer breiten Zielgruppe im Alltag getragen. Unabhängig von den fahrerischen Kenntnissen und ob jemand zum Beispiel mit einem Einsteiger-Mountainbike, Gravel-Bike, E-Mountainbike oder gar zuweilen mit einem Trekking-Rad auf den Mountainbike-Angeboten in Sachsen unterwegs ist: Biken beschreibt ein Lebensgefühl und die Zugehörigkeit zu einer Gruppe von Menschen, die Freude am Radfahren auf naturnaher, unbefestigt wirkender und nicht asphaltierter Infrastruktur haben.

3. Anforderungen und Auswirkungen des Mountainbike-Tourismus

Das Mountainbiken und der Mountainbike-Tourismus wirken auf vielen Ebenen: sozial, ökologisch und ökonomisch. Wie bei anderen Radverkehrsanlagen auch, ist die Planung und Umsetzung der Angebote komplex. Es gilt, eine Vielzahl von Perspektiven und Interessen in Einklang zu bringen. Durch die touristisch notwendige Erlebnisqualität kommen zusätzliche Ergebnisansprüche sowohl an die Infrastruktur als auch den Betrieb ins Spiel, die so bei der Realisierung von Anlagen für den Alltagsverkehr nicht gegeben sind.

Trotz seiner über vierzigjährigen Geschichte zählt das Mountainbiken zu den vergleichsweise jungen Bewegungsformen in Deutschland und Sachsen.

Die an der Planung und Umsetzung beteiligten Institutionen und Individuen haben häufig einen stark differierenden Wissensstand und Erfahrungshorizont bezüglich (touristischer) Mountainbike-Projekte. Dadurch sind letztere oft sehr erklärungsbedürftig. Um künftigen Initiativen eine reibungslosere Ausgangslage zu ermöglichen, beschreibt der vorliegende Abschnitt sowohl Anforderungen als auch Wirkungen des Mountainbike-Tourismus. Er gibt dazu eine Übersicht zu den Rahmenbedingungen und Besonderheiten aus naturräumlicher und rechtlicher Perspektive. Zudem beschreibt er die Erfahrungen und Herausforderungen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit.

3.1 Naturräumliche Anforderungen

3.1.1 INFRASTRUKTUR

Das Angebot an Strecken und Anlagen für Mountainbiker ist sehr vielfältig und reicht von natürlichen beziehungsweise naturbelassenen Pfaden bis hin zu abgegrenzten Bereichen mit gebauten Anlagen. Grundsätzlich gibt es zwei Hauptgruppen von Angeboten: Strecken und Trails sowie Parks und Anlagen.

Die einzelnen Angebote unterscheiden sich vor allem hinsichtlich fahrtechnischem Anspruch, Topografie und Untergrund. Daraus leiten sich aus Destinations- beziehungsweise Betreibersicht teils stark abweichende Kosten und Aufwände für den Bau und Unterhalt ab. Details hierzu sind in den **Infrastruktur-Steckbriefen** in Anlage 1 dargestellt. Dort werden auch jeweils nationale und internationale Benchmarks zur Orientierung einer optimal ausgebauten Infrastruktur vorgestellt.

Die Anforderungen der einzelnen Mountainbike-Segmente (siehe Seite 19) an infrastrukturelle Gegebenheiten unterscheiden sich teils sehr stark. Beispielsweise bevorzugen sie sehr unterschiedliche Arten von Untergründen und Wegeführungen:

- **Tour:** Forstwege, Single Trails
- **Marathon/Cross Country:** unbefestigte Wald-, Feld-, Kies- und Wiesenwege, Single Trails
- **All Mountain:** Single Trails, natürliche Wege, steile Anstiege und Abfahrten
- **Enduro:** technische Trails, ggf. mit Drops und Sprüngen
- **Freeride:** technische, (sehr) steile Trails, Kicker, Obstacles (Hindernisse)
- **Downhill:** steile, technisch anspruchsvolle Abfahrten, exklusiv gewidmete, ausschließlich bergab führende Strecken, viele Hindernisse

Neben diesen grundlegenden Präferenzen für Wege unterscheidet sich auch die Nutzung verschiedener gebauter Anlagen. Einerseits gibt es Angebote wie beispielsweise Pumptracks, die für ein breites Spektrum der Mountainbiker attraktiv sind. Auf der anderen Seite entsprechen beispielsweise Bike- oder Dirtparks eher den Ansprüchen einzelner Mountainbike-Segmente. Inwieweit die verschiedenen Streckentypen, Parks und Anlagen für die einzelnen Mountainbike-Segmente relevant sind, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.[25]

	Tour	Marathon	Cross Country	All Mountain	Enduro	Freeride	Downhill
Strecken/Trails							
Single Trail	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Flow Trail	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Jumpline	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Downhill Trail	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
E-Bike Trail	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Streckennetz	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Parks/Anlagen							
Pumptrack	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Bikepark	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Trailcenter	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII
Dirtpark	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII	IIIIII

Tabelle 1. Attraktivität von Mountainbike-Infrastruktur für die Mountainbike-Segmente
Legende: 0 blaue Balken = nicht attraktiv; 5 blaue Balken = sehr attraktiv
Quelle: absolutGPS 2020

[25] Dirtparks nehmen in der Aufstellung eine Sonderrolle ein, da sie eher für BMX-ähnliche und damit stark spezialisierte Fahrräder geeignet sind. Sie sind vom Charakter zwar eher dem Segment FRoDHo zuzuordnen, aber mit den entsprechenden Bikes dieser Sparte nur bedingt fahrbar.

3.1.2 ANFORDERUNGEN AN MOUNTAINBIKE-AREALE UND -WEGE

Der Naturraum ist Grundlage für die Erholung und Freizeitnutzung durch verschiedene Nutzergruppen. Neben Mountainbikern sind hier zum Beispiel auch Spaziergänger, Läufer, Wanderer, Radfahrer und Reiter zu nennen. Dabei sind nicht alle Wege für jede Nutzungsart geeignet, sei es aufgrund ihrer Wegbreite, Steigung, Untergrundbeschaffenheit oder Frequentierung. Dennoch bietet sich eine Vielzahl an Wegen für mehrere Nutzungsformen an. Im Freistaat Sachsen finden sich einige Beispiele, wo aktuell Wege für mehr als eine Form explizit gewidmet sind. Die Karte in Anlage 7.3 gibt hierzu eine Übersicht. Berücksichtigt sind dabei die offiziellen touristischen Wegenetze für Mountainbiker, Radfahrer, Wanderer und Reiter.

Unter Umständen können zwischen verschiedenen Naturnutzern Nutzungskonflikte hervorgerufen werden. Für einen gemeinsamen und verantwortungsvollen Umgang mit dem Naturraum ist es daher wichtig, die Bedürfnisse aller Nutzungsgruppen wahrzunehmen und zu respektieren. Durchdachte und attraktive Konzepte können dabei helfen, Konflikten vorzubeugen. In vielen Fällen führt eine gemeinsame Wegenutzung durch unterschiedliche Bewegungsformen nicht zu Konflikten. Dies ist vielmehr von den örtlichen geografischen Gegebenheiten (zum Beispiel Sichtachsen, Wegbreite, Belag, Anstieg) und den konkreten Nutzungsgruppen, -frequenzen und -zeiten abhängig. Alle genannten Einflussfaktoren bieten Ansätze für die Entschärfung etwaiger Konfliktstellen, bevor eine Entflechtung als Ultima Ratio notwendig wird. Sowohl bei der Planung als auch im Betrieb ist eine regelmäßige Auseinandersetzung mit den Nutzungsfrequenzen und dem Konfliktpotenzial dringend geboten.

3.1.3 MOUNTAINBIKE-ENTWICKLUNGSRÄUME

Sachsen umfasst sieben naturräumliche Großregionen, von denen sich drei der Mittelgebirgsschwelle zuordnen und weitere vier dem norddeutschen Tiefland. Hieraus lassen sich bereits erste Ableitungen hinsichtlich der Eignung der Regionen für den Mountainbike-Tourismus treffen. Während die Mittelgebirgsregionen als sehr beliebte Reiseziele für alle Mountainbike-Segmente gelten[26], empfiehlt sich in den Tieflandgebieten eher ein Fokus auf Angebote für das Segment Tour.

Zur Schaffung einer möglichst attraktiven touristischen Gesamtdestination bietet es sich an, das Angebot für Mountainbiker zu clustern. Auf Basis der naturräumlichen Gliederung, den bereits bestehenden Angeboten und Initiativen, der Struktur der Tourismusdestinationen, den bestehenden Potenzialen sowie der Vorgaben der Tourismusstrategie 2025[27] wurden **fünf Regionen als Entwicklungsgebiete für den Mountainbike-Tourismus in Sachsen** definiert (siehe Abbildung 11 und Anlage 7.1). Daneben wurden die urbanen (Groß-) Räume Dresden, Leipzig Region und Chemnitz als Schwerpunkte für die Mountainbike-Entwicklung definiert (in der Karte grün hervorgehoben). Hier werden die Mountainbike-Angebote in besonderem Maße von einer Mischnutzung aus Tourismus, Naherholung und Freizeit geprägt.

Zur einheitlichen Bewertung neuer mountainbike-touristischer Projekte im Freistaat Sachsen wurde im Rahmen der Fachplanung ein **Datenblatt für Projektskizzen** entwickelt. Dieses findet sich in Anlage 5a (Seite 131). Zur Bewertung der Projektskizzen dient die Checkliste in Anlage 5b (Seite 134).

[26] Die Befragung zum Mountainbike-Monitor 2018 zeigt, dass für deutsche Mountainbiker die deutschen Mittelgebirge das beliebteste Reiseziel für Bike-Trips (zwei bis vier Tage Dauer) sind. Jeder Dritte erachtet sie als attraktives Ziel für Bike-Urlaube mit einer Dauer ab fünf Tagen.

[27] Handlungsfeld Touristische Infrastruktur: „Die Sächsische Staatsregierung und ihre Partner verfolgen die folgenden Ziele: [...] 2. Die Infrastruktur für den Aktivtourismus, insbesondere Wanderwege, Rad- und Mountainbike- und wintertouristische Infrastruktur mit und ohne Schnee, wird im Einklang mit naturschutzrechtlichen Belangen qualifiziert [...]." (S. 22); weiterhin: „Grenzübergreifende Entwicklung Sachsens zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen" (ebd.).

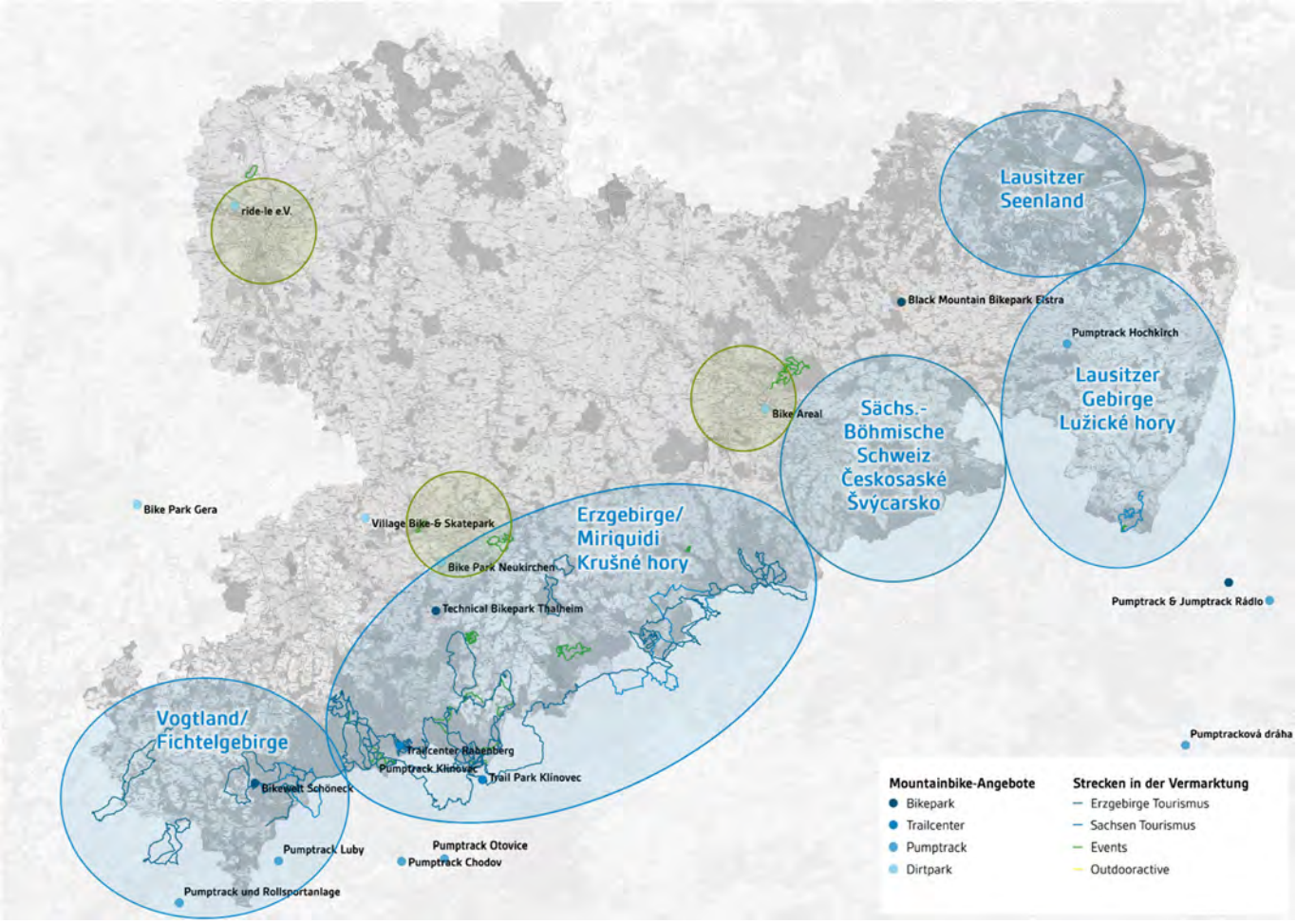


Abbildung 11. Schematische Verortung der Mountainbike-Entwicklungsräume in Sachsen
Quelle: absolutGPS 2020

MTB-Entwicklungsraum	DMO	Großregion (3. Ordnung)	Grenzgebiet
Vogtland/Fichtelgebirge	Vogtland	Vogtland	Thüringen, Bayern, Tschechien
Erzgebirge/Miriquidi *Krušné hory*	Erzgebirge	Erzgebirge	Tschechien
Sächs.-Böhm. Schweiz *Českosaské Švýcarsko*	Sächs. Schweiz	Sächs.-Böhm. Kreidesand-steingebiet	Tschechien
Lausitzer Gebirge *Lužické hory*	Oberlausitz	Oberlausitz	Tschechien, Polen
Lausitzer Seenland	Oberlausitz	Oberlausitzer Heideland	Brandenburg

Tabelle 2. Übersicht über Mountainbike-Entwicklungsräume in Sachsen
Quelle: absolutGPS 2020

3.1.4 SAISONALE NUTZUNG/SCHNEEKLIMATOLOGIE

Fast der gesamte deutsche Mittelgebirgsgürtel war lange Zeit von Wintersportangeboten geprägt, vielerorts galt die Wintersaison als Hauptsaison. So auch in Sachsen: Vor allem im Grenzgebiet zu Tschechien finden sich etablierte und gut ausgebaute Wintersportgebiete.

Doch die deutschen Mittelgebirge stehen angesichts des Klimawandels vor großen Herausforderungen. Zunehmende Schneeunsicherheit, steigende Schneefallgrenzen und kürzere Winter fordern ein Umdenken und langfristig eine Umnutzung der bestehenden, oft sehr weitläufig angelegten Wintersportanlagen. Die Weichen hierfür müssen bereits heute gestellt werden.

Ausgehend von den Megatrends Neo-Ökologie, Konnektivität, Globalisierung, Silver Society, Urbanisierung und Gesundheit sowie spezifischen Trends im Tourismus hat Avenir Suisse[28] fünf Szenarien für die künftige Entwicklung des Winter-Gebirgstourismus erarbeitet (siehe Anlage 2). Deutlich wird: Der Wintertourismus wird sich verändern und in seiner bisherigen Form nicht weiter bestehen. Frühzeitiges Handeln und eine Anpassung der Angebote sind dringend geboten.

Für die Studie Destination Brand 17[29] wurden Reisende nach der Relevanz 67 verschiedener Eigenschaften von Destinationen bei der Reiseentscheidung gefragt. Hier belegt die Eigenschaft „interessantes Winterangebot" mit Platz 59 einen der niedrigsten Plätze. Beschleunigt wird der Niedergang durch das immer weiter abnehmende Interesse junger Generationen.

Im Rahmen der Tourismusstrategie Sachsen 2025 hat das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) eine umfangreiche Studie zur Einschätzung der Schneesicherheit in Sachsen erarbeitet. Dabei wurden Klimadaten für 28 sächsische Skigebiete (siehe Abbildung 12) im Hinblick darauf untersucht, wie sich die natürliche Schneedecke und die meteorologischen Rahmenbedingungen zur Erzeugung von Kunstschnee entwickeln. Dabei wurden retrospektive Daten aus dem Zeitraum 1961 bis 2015 ausgewertet und zudem eine Prognose für die Jahre 2021 bis 2050 errechnet.

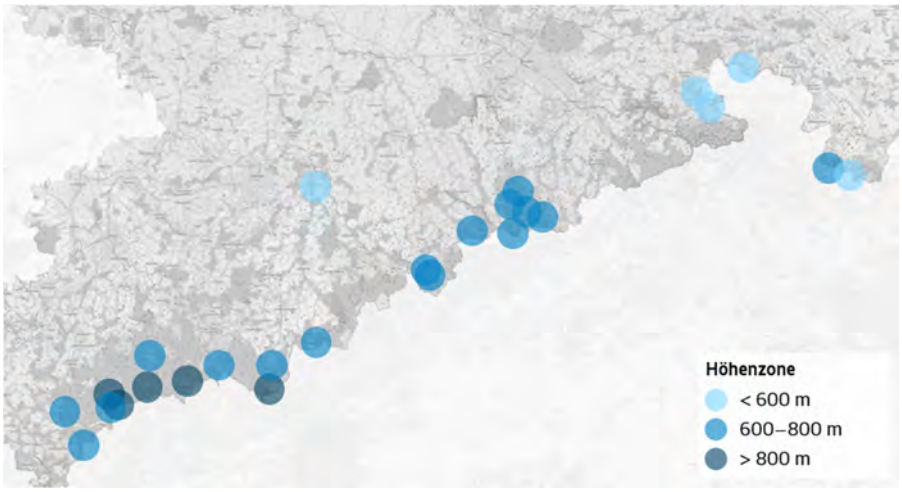


Abbildung 12. Skigebiete in Sachsen und ihre Höhenlage
Quelle: absolutGPS nach Sächs. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020)

Das Landesamt fasst die zentralen Ergebnisse der Studie wie folgt zusammen:[30]

- Die Ergebnisse stützen die bereits beobachteten und projizierten Veränderungen im Temperatur- und Niederschlagsregime.
- Die Schneesicherheit in den Skigebieten hat bereits abgenommen, und es ist davon auszugehen, dass dies weiterhin erfolgt. Der wesentliche Antrieb dabei ist die Temperaturentwicklung.
- Aufgrund des Erwärmungstrends nimmt das Beschneiungspotenzial ebenfalls über die Zeit ab und ist schon jetzt rückläufig. Bereits beobachtet wurde eine Verschiebung in den unwirtschaftlichen Bereich. Es wird weiterhin schneereiche Winter beziehungsweise Winter mit wirtschaftlichen Beschneiungsbedingungen geben, allerdings nimmt deren Häufigkeit im Laufe dieses Jahrhunderts ab.

WENIGER SCHNEEREICHE WINTER

Oberhalb von 400 Metern ü. NN sind die Winter in Sachsen im Zeitraum 1991 bis 2019 um ca. acht Prozent niederschlagsreicher und ca. ein Grad wärmer gegenüber 1961 bis 1990 geworden. Die mittlere Anzahl an Frosttagen hat mehr als sieben Prozent abgenommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die kontinuierliche Erwärmung bei gleichbleibendem Niederschlag bis Ende des Jahrhunderts mit +1,5 bis +5 Grad fortsetzt, wobei das aktuelle Temperaturniveau bereits ca. +1,5 Grad beträgt.

Demnach wird Niederschlag bei höheren Temperaturen im Winter eher als Regen denn Schnee fallen, und es ist mit immer stärker ausgeprägten und extremeren Auswüchsen der Witterung zu rechnen.

Für schneegebundene Winteraktivitäten heißt das: Winter mit hinreichend Schnee werden deutlich seltener.[31]

[28] Die Studie bezieht sich auf die im Vergleich mit den sächsischen Mittelgebirgen eher schneesicheren Schweizer Alpen. Insofern sind die Szenarien für Sachsen eher kritischer zu betrachten als für die Schweiz.

[29] inspektour GmbH (2018).

[30] Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020a).

[31] Vgl. Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020).

Insbesondere bei einer geringen Anzahl an Frosttagen gilt eine künstliche Beschneiung häufig als Alternative zu natürlichem Schnee. Die Beschneiung ist ab einer Temperatur von 0 °C und niedriger grundsätzlich möglich, aber unwirtschaftlich. Eine Wirtschaftlichkeit stellt sich – so die Erfahrungswerte der Betreiber der sächsischen Skigebiete – erst bei einer Temperatur unterhalb von −4 °C (Stundenmittel) beziehungsweise −2 °C (Tagesmittel) ein. Die blauen Säulen in Abbildung 13 veranschaulichen die Entwicklung der Anzahl an Tagen mit einer Temperatur von unter −2 °C mit Bezug auf die Referenzdekade 1961 bis 1970. Dabei zeigt die Prognose innerhalb der nächsten drei Jahrzehnte einen Rückgang um bis zu etwa 25 Prozent. Die Prognose der Anzahl der Frosttage (grüne Linien) zeichnet ein noch klareres Bild: Hier ist bis Ende des Jahrhunderts mit bis zu 90 Prozent weniger Frosttagen (verglichen mit der Referenzdekade) zu rechnen.

Fakt ist damit: Die klimatischen Entwicklungen werden für den Wintertourismus, insbesondere in Mittelgebirgen, zunehmend kritisch. Die schon heute unsichere Lage für den Wintertourismus wird sich künftig weiter verschärfen und den Investitionsdruck sowie die Unsicherheit der Saison verstärken. Jedoch ist ein reines Umschwenken auf Angebote für den Sommertourismus keinesfalls ein Allheilmittel. Zukunftsfähige und sowohl ökologisch, ökonomisch und sozial tragbare Konzepte sollten auf einem ausgewogenen Angebot basieren und je nach Wetterlage verschiedene Optionen für Gäste bereithalten. So kann einer hohen Saisonalität des Tourismus entgegengewirkt und Umsatzeinbrüche können vermieden werden.

Bisher auf den Wintertourismus fokussierte Regionen stehen vor einem Strukturwandel. Schon heute zeigen erfolgreiche Beispiele wie Winterberg (Sauerland), dass eine Parallelnutzung der Infrastruktur durch Wintersport und Mountainbike funktionieren kann. Ziel ist es hier, durch gezielte Investitionen (2010 bis 2016: 75 Millionen Euro[32]) einen wirtschaftlich tragfähigen Rahmen von 80 Betriebstagen pro Saison im Wintersport zu ermöglichen. Hierfür wurden in den vergangenen Jahren beispielsweise Beschneiungsanlagen installiert, Loipenspurgeräte angeschafft und durch eine Modernisierung die Liftkapazitäten erhöht. Dabei wurden jedoch keine neuen Skipisten angelegt – vielmehr wurden die Investitionen regional konzentriert.

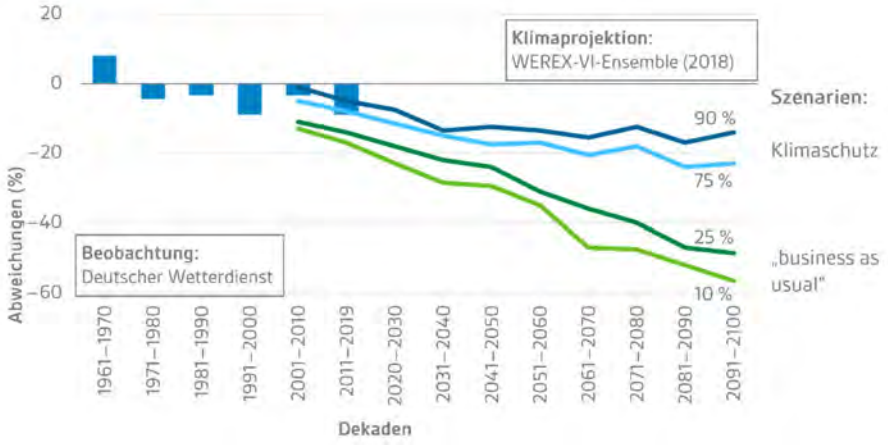


Abbildung 13. Szenarien der Klimaentwicklung in Sachsen
Quelle: absolutGPS nach Kerl, F. (2019a)
Balken: Relative Abweichungen der Anzahl der Frosttage in Höhenlagen > 400 m ü. NN in Sachsen (Referenz 1961–1990) im Winter (Dez.–März).
Linien: Prognose der Anzahl der Frosttage bis 2100 in vier Szenarien sowie Angabe des relativen Anteils im Vergleich zum Referenzzeitraum 2001–2010.
Lesebeispiel: Zwischen 2011 und 2019 gab es im Vergleich zur Referenzperiode (1961–1990) im Gesamtwinter elf Prozent weniger Frosttage.

Gleichzeitig wurde auch stark in den Ausbau des Mountainbike- und Wanderangebots investiert. Das Ergebnis: Sowohl im Sommer als auch im Winter steigen die Übernachtungszahlen stetig an. Durch die leistungsfähige Infrastruktur ist die Ausrichtung von Großveranstaltungen sowohl im Winter als auch Sommer möglich (Dirt Masters Freeride Mountainbike Festival, Snowboard Weltcup, Bob & Skeleton WM). Insbesondere das Dirt Masters Festival hat die Zielgruppe deutlich verjüngt.

[32] Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2016).

3.2 Rechtliche Anforderungen

Sowohl bei der Einrichtung beziehungsweise dem Betrieb von Mountainbike-Anlagen als auch bei der Einbindung und Nutzung bestehender Wege in touristische Angebote wie Mountainbike-Streckennetze sind vielfältige, sich z. T. überlagernde rechtliche Anforderungen zu beachten. Dazu zählen insbesondere das Straßen- und das Straßenverkehrs-, das Naturschutz-, das Forst-, das Wasser- sowie das Bau- und Planungsrecht.

Der nachfolgende Abschnitt fasst die in Sachsen geltenden rechtlichen Grundlagen im Sinne einer Orientierung für die Praxis zusammen. Letztlich ist für ein Vorhaben aber die Beurteilung der konkret zutreffenden rechtlichen (beispielsweise Schutzgebietsverordnungen) und tatsächlichen (etwa örtlichen, topografischen und landschaftsstrukturellen) Gegebenheiten unerlässlich. Dies ist entscheidend für die Frage, ob und inwieweit die Nutzung vorhandener Strukturen möglich ist.

3.2.1 STRASSENRECHT UND STRASSENVERKEHRSRECHT

Geltungsbereich

Das Straßenrecht regelt die Rechtsverhältnisse an öffentlichen Straßen, also u. a. ihre Entstehung und Beendigung (insbesondere Widmung und Einziehung), die Abgrenzung des Gemeingebrauchs von der Sondernutzung, die Grundlagen der Planung für den Aus- und Neubau sowie die Bestimmung des Trägers und des Umfangs der Straßenbaulast.

Das Straßenverkehrsrecht befasst sich mit der Ordnung des Verkehrs und hat zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Es regelt mithin den Verkehr unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten.[33] Es gilt überall dort, wo Straßen, Wege und Plätze dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind oder wo – auch auf Privatgrund – Verkehr durch die Allgemeinheit stattfindet. Auch öffentlicher Verkehr auf Feld- und Waldwegen fällt unter das Straßenverkehrsrecht.

Öffentliche Straßen und Widmung

Gemäß § 2 I SächsStrG sind öffentliche Straßen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Mit der Widmung erhält eine Straße die Eigenschaft als öffentliche Straße im Sinne des Straßenrechts.[34] Als unmittelbare Folge der Widmung eröffnet sich der Allgemeinheit der **Allgemeingebrauch**, der gesetzliche Folge der Widmung ist, nicht aber deren Inhalt.[35] Gemäß § 14 I 1 SächsStrG ist der Gebrauch der öffentlichen Straße jedermann **im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet** (Gemeingebrauch). Im Rahmen der Widmung kann auch eine Beschränkung auf bestimmte Benutzungsarten (etwa mit Fahrrädern oder zu Fuß) oder aber auf bestimmte Benutzerkreise (Besucher einer bestimmten Einrichtung) und Benutzungszwecke erfolgen.[36]

Von den öffentlichen Straßen zu unterscheiden sind die Privatstraßen, welche sich gerade dadurch unterscheiden, dass es an einer Widmung fehlt mit der Folge, dass in funktioneller Hinsicht ausschließlich eine Zweckbestimmung für private Verkehrsbedürfnisse gegeben ist.[37] Dementsprechend bestimmen sich die Rechtsverhältnisse nicht nach den Straßengesetzen, sondern nach dem bürgerlichen Recht.[38] Auch diese können aber für den allgemeinen Verkehr offen sein bzw. geöffnet werden oder bestimmten Betretungsrechten unterliegen. In diesem Fall treffen den Eigentümer der Privatstraße entsprechende Verkehrssicherungspflichten.[39]

Straßenverkehrsrechtliche Einordnung von Mountainbikes

Mountainbikes fallen wie z. B. City-, Touren-, Rennräder oder Trekking- und Gravel-Bikes unter die Legaldefinition der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO, § 63a Abs. 1):

„Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird."

Ausdrücklich sind von dieser Norm auch sogenannte Pedelecs (bzw. „E-Bikes 25", umgangssprachlich i. d. R. einfach „E-Bikes") erfasst[40], also Fahrzeuge, die – solange getreten wird – das Treten bis maximal 25 km/h durch einen Motor unterstützen, der über eine Nenndauerleistung von maximal 250 Watt verfügt[41]. Etwa 98 Prozent[42] aller in Deutschland gehandelten E-Bikes und E-MTB fallen in diese Kategorie (Tabelle 3 gibt eine Übersicht zur Abgrenzung der Fahrzeuge mit Motorunterstützung).

Verhalten und Rücksichtnahme

Da Fahrräder Fahrzeuge im Sinne des Straßenverkehrsrechts[43] sind, müssen sich auch Fahrradfahrer an die für sie geltenden Verkehrsregeln, die hauptsächlich in der

[33] BVerwG, Urt. v. 28.11.1969 – VII C 67.68 –, Rdnr. 12 f. (juris).
[34] Herber, F.-R., in: Kodal, K. (2010), Kap. 8, Rdnr. 4.
[35] Ebd., Kap. 8, Rdnr. 9.
[36] Ebd., Kap. 8, Rdnr. 6.
[37] Ebd., Kap. 8, Rdnr. 12.
[38] Herber, F.-R., ebd., Kap. 5, Rdnr.13.
[39] Ebd., Kap. 5, Rdnr.15.
[40] Vgl. auch OLG Hamm, Urt. v. 10.4.2018, – I-7 U 5/18 –, Rdnr. 27 (juris), wonach Pedelecs als Fahrräder einzustufen sind.
[41] Vgl. § 63a II StVZO, gemäß § 1, III StVG handelt es sich hierbei nicht um Kraftfahrzeuge. Für diese sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.
[42] ZIV (2020).
[43] Vgl. BGH, Urt. v. 19.3.2002 – VI ZR 333/00 –, Rdnr. 10 (juris).

Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt sind, halten.

Sie müssen sich so verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§ 1 II StVO, Rücksichtnahme). In der Folge dürfen sie auch nur so schnell fahren, dass sie ihr Fahrzeug ständig beherrschen und innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten können (§ 3 I 3 StVO).[44] Auch die weiteren Verhaltensvorschriften, wie z. B. zur Fahrbahnbenutzungspflicht (§ 2 I StVO), zum Rechtsfahrgebot (§ 2 II StVO)[45], zum Hintereinanderfahren (§ 2 IV StVO), zur angepassten Geschwindigkeit (§ 3 I StVO), zum Sicherheitsabstand (§ 4 StVO), Überholen (§ 5 StVO)[46], Vorrang an Hindernissen und Engstellen (§ 6 StVO), zur Vorfahrt (§ 8 StVO)[47], zum Abbiegen und Anfahren (§§ 9, 10 StVO)[48] und zur Beleuchtung (§ 17 StVO) finden Anwendung.

Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sind im Kontext des Mountainbikens nicht nur deshalb zentral, weil sie auf allen Flächen mit öffentlichem Verkehr Wirkung entfalten.
Sie werden in der Rechtsprechung regelmäßig im Kontext des Verkehrs auf nicht öffentlichen Wegen – z. B. im Wald – herangezogen. Siehe dazu auch Seite 46 zur Rücksicht im Forstrecht.

	Pedelec	S-Pedelec	E-Bike
Zulassung/ rechtliche Einordung	StVG: kein Kraftfahrzeug (§ 1 Abs. 3) StVZO: Fahrrad (§ 63a Abs. 2)	StVG: Kraftfahrzeug (§ 1 Abs. 2) FeV: Kleinkraftrad (§ 6 Abs. 1)[49]	StVG: Kraftfahrzeug (§ 1 Abs. 2) • FeV: Leichtmofa – bis 20 km/h (§ 4 Abs. 1 Nr. 1b)[50] • FeV: Mofa – bis 25 km/h (§ 4 Abs. 1 Nr. 1b) • FeV: Kleinkraftrad – bis 45 km/h (§ 6 Abs. 1 FeV)[49]
Motorisierung	Elektromotor (max. 250 W), der die Muskelkraft beim Pedaltreten unterstützt und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h automatisch abschaltet. Höchstgeschwindigkeit ohne Treten: 6 km/h	Elektromotor (max. 4 kW), der die Muskelkraft beim Pedalieren max. mit 400 % unterstützt und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 45 km/h automatisch abschaltet. Höchstgeschwindigkeit ohne Treten: 18 km/h	Elektromotor (max. 4 kW), der unabhängig von der Trittleistung („Gas-Drehgriff") bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt.
Nutzung Radwege	ja	nein	nur für E-Bikes bis 25 km/h: innerorts bei Freigabe Mofa/E-Bike; außerorts grundsätzlich.
Personentransport im Anhänger	Transport von Kindern zulässig (§ 21 Abs. 3 StVO)	nicht zulässig	nicht zulässig

Tabelle 3. Rechtliche Einordnung motorgestützter Zweiräder
Quelle: absolutGPS 2021

[44] Vgl. BGH, Urt. v. 4.11.2008 – VI ZR 171/07 –, Rdnr. 13 f. (juris).
[45] OLG Hamm, Urt. v. 2.2.2000 – 13 U 115/99 –, Rdnr. 33 (juris).
[46] Vgl. KG Berlin, Urt. v. 24.7.2008 – 12 U 142/07 –, Rdnr. 14 (juris).
[47] Vgl. OLG Bremen, Urt. v. 14.2.2018 – 1 U 37/17, 1 U 42/17 –, Rdnr. 31 ff. (juris).
[48] OLG Hamm, Urt. v. 10.4.2018, – I-7 U 5/18 –, Rdnr. 30 (juris).
[49] I. V. m. Artikel 4 Abs. 2 lit. a) der VO (EU) Nr. 168/2013.
[50] I. V. m. Leichtmofa-Ausnahme-VO.

3.2.2 NATURSCHUTZRECHT

Das Naturschutzrecht dient dem Schutz von Natur und Landschaft. Es enthält eine Vielzahl unterschiedlicher Regelungs- und Schutzinstrumente, welche die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft maßgeblich beeinflussen und den Rahmen für deren Inanspruchnahme setzen. Die verfolgten Schutzansätze und -niveaus sind dabei ebenso divers wie die Natur und Landschaft selbst. Da das Mountainbiken überwiegend im Naturraum stattfindet, spielt das Naturschutzrecht sowohl hinsichtlich des Betriebs bestehender als auch der Schaffung neuer Infrastruktur eine zentrale Rolle.

Betretungsrecht

Der Gesetzgeber hat die Notwendigkeit, dem Einzelnen den Zugang zur Natur zu ermöglichen, als zentrale Voraussetzung für die Erholung der Bevölkerung erkannt. Aus diesem Grund wurde in § 59 BNatSchG ein als allgemeiner Grundsatz des Naturschutzrechts ausgestaltetes Betretungsrecht der Allgemeinheit[51] normiert:

*„(1) Das **Betreten** der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen **zum Zweck der Erholung** ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).“*

Als allgemeiner Grundsatz ist diese Regelung abweichungsfest und kann durch Landesrecht nur aus wichtigen Gründen, etwa des Naturschutzes oder der Landschaftspflege, der land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung, des Schutzes der Erholungsuchenden, der Vermeidung erheblicher Schäden oder der Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen eingeschränkt werden.[52] Das Betreten des Waldes ist gesondert im Forstrecht geregelt.[53]

Was bedeutet „Betreten“?

Der Begriff des „Betretens“ im Sinne des § 59 BNatSchG erfasst das Radfahren zunächst nicht direkt, sondern das Begehen einer Fläche zu Fuß (Wandern, Spazieren), aber auch sportliche Betätigungen wie etwa Joggen, Skifahren und Spielen.[54] Das sächsische Landesrecht erweitert diesen Katalog in § 27 II 2 SächsNatSchG auf das Radfahren auf dafür geeigneten Wegen[55]:

„(2) Zum Betreten gehören auch […]
*2. auf dafür **geeigneten Wegen** das Radfahren und das Fahren mit Krankenstühlen; Fußgänger dürfen weder belästigt noch behindert werden.“*

Was sind „(geeignete) Wege“?

Hohe Anforderungen an die Beschaffenheit der „Wege“ sind nicht zu stellen. Ausreichend ist, dass sie begehbar sind.[56] Damit sind beispielsweise auch unbefestigte Feldwege und nicht planmäßig angelegte schmale Trampelpfade vom Betretungsrecht grundsätzlich erfasst, wenn sie durch die Allgemeinheit zu Erholungszwecken über einen nennenswerten Zeitraum genutzt wurden.[57]

§ 27 II Nr. 2 SächsNatSchG schränkt das Recht zum Befahren mit Fahrrädern auf dafür „geeignete“ Wege ein. Er differenziert jedoch nicht zwischen den jeweiligen Arten des Fahrradfahrens. Gerade (verfestigte) Pfade, Steige oder Trampelpfade können aus Sicht des Mountainbikens „geeignet“ sein (etwa als Single Trail). Der Wortlaut der Norm steht mithin einer Benutzung solcher Wege nicht explizit entgegen.[58]

Ob ein Weg tatsächlich „geeignet“ ist, ist einerseits anhand objektiver Kriterien, andererseits unter Berücksichtigung von Rücksichtnahmeerwägungen zu bestimmen. Naturbelassene Wege können beispielsweise nicht nur ideal für das Mountainbiken, sondern auch und gerade für andere Erholungsuchende geeignet sein. Deren Interessen müssen in die Betrachtung einfließen. Im Kontext des Forstrechts ist zum Beispiel ausdrücklich geregelt, dass auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen ist.

Die forstrechtlichen Grundsätze zum Rücksichtnahmegebot und zu Haftungsfragen werden ab Seite 45 behandelt.

Wann dient das Betreten dem „Zweck der Erholung“?

„Erholung im naturschutzrechtlichen Sinn ist das natur- und landschaftsverträglich ausgestaltete Natur- und Freizeiterleben einschließlich natur- und landschaftsverträglicher sportlicher Betätigung in der freien Landschaft, soweit dadurch die sonstigen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht beeinträchtigt werden“ (§ 7 I Nr. 3 BNatSchG). Dies zeigt, dass aus Sicht des Naturschutzes kein grundsätzlicher Widerspruch zwischen Erholung und Sport besteht. Ein Betreten zum Zweck der Berufsausübung oder aus kommerziellen beziehungsweise wirtschaftlichen Zwecken ist im Ausgangspunkt nicht vom Betretungsrecht erfasst.[59] Es reicht jedoch, dass der Erholungszweck bestimmend oder zumindest mitbestimmend ist.[60]

Organisatorisch geprägte Veranstaltungen können, müssen aber nicht beruflich oder wirtschaftlich im genannten Sinne sein. So können sich mehrere Personen geplant zu einer Gruppe zusammenfinden, um gemeinsam einer bestimmten (von der Norm gedeckten) Aktivität in der Natur und

[51] Vgl. § 27 I SächsNatSchG. Hervorhebungen Autoren, nicht im Original.
[52] Vgl. § 59 II 2 BNatSchG.
[53] Vgl. § 59 II 1 BNatSchG.
[54] Maus, M., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 59, Rdnr. 17 ff.; Fischer-Hüftle, P., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 59, Rdnr. 12, 13.
[55] Hierbei ist auch die Einschränkung in § 27 I 2 SächsNatSchG bzgl. landwirtschaftlich genutzter Flächen zu beachten.
Hervorhebungen Autoren, nicht im Original.
[56] OVG Bbg., Beschl. v. 14.10.2004 – 3a B 255/03 –, Rdnr. 15 (juris).
[57] Ebd.
[58] Siehe hierzu auch die Darstellung zu den rechtlichen Grundlagen eines nachhaltigen Wegebaus und -unterhalts auf Seite 56.
[59] Kraft, V., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 59, Rdnr. 19; Fischer-Hüftle, P., in: Schumacher, J./Fischer-Hüftle, P. (2010), § 59, Rdnr. 5.
[60] Kraft, V., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 59, Rdnr. 19.

Landschaft nachzugehen.[61] Hier bedarf es im Einzelfall der Prüfung anhand der konkreten Umstände (etwa Teilnehmerzahl, Zuschauerzahl, Werbung und Bekanntmachung, Entgeltlichkeit etc.), ob es sich noch tatsächlich um einen Erholungszweck oder aber um Sport, Unterhaltung oder primär wirtschaftliche Interessen handelt.[62] Gegebenenfalls muss dabei zwischen den Teilnehmern und Organisatoren unterschieden werden.[63]

Fraglich ist in solchen Fällen ggf. auch, ob die in § 7 I Nr. 3 BNatSchG geforderte Naturverträglichkeit noch gewahrt ist. So wird ein Radmarathon nicht als „zum Zwecke der Erholung" eingeordnet, da hier ein Befahren nicht als individuelle Person, sondern als Teil einer organisierten Veranstaltung unter Zahlung von Startgeldern und zum Zwecke des Wettbewerbs etc. erfolgt.[64] Begünstigt ist ausschließlich die jeweilige natürliche Person, die als individualisierter Teil der Allgemeinheit die freie Landschaft betritt.[65]

SPORT ALS EINE FORM DER ERHOLUNG

Durch den Vertrag von Lissabon erlangte die **Europäische Union** erstmals Kompetenzen in der Sportpolitik. Sie versteht unter Sport jede Form der körperlichen Betätigung, die durch gelegentliche oder organisierte Teilnahme darauf abzielt, die körperliche Fitness und das geistige Wohlbefinden auszudrücken oder zu verbessern, soziale Beziehungen zu knüpfen oder Ergebnisse im Wettkampf auf allen Ebenen zu erzielen.[66]

Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

Das Bundesnaturschutzgesetz enthält eine Vielzahl unterschiedlicher Regelungen zum Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft. Nach § 20 II BNatSchG können Teile von Natur und Landschaft geschützt werden:

„1. […] als Naturschutzgebiet,
2. […] als Nationalpark oder als Nationales Naturmonument,
3. als Biosphärenreservat,
4. […] als Landschaftsschutzgebiet,
5. als Naturpark,
6. als Naturdenkmal oder
7. als geschützter Landschaftsbestandteil."

Geschützt können sowohl vereinzelte Strukturen als auch großflächige Gebiete sein, welche u. a. durch unterschiedliche Schutzniveaus gekennzeichnet sind. Insbesondere bei Letzteren kann der gebietsbezogene Naturschutz ein Indikator dafür sein, ob innerhalb des Schutzgebiets das Mountainbiken schon jetzt möglich ist. Generell hilft das Wissen um den Schutzgrad in der Praxis bei der Einschätzung, ob beziehungsweise wo eine Entwicklung von touristischen Mountainbike-Angeboten sinnvoll und machbar erscheint.

Ob Mountainbiken oder die Umsetzung entsprechender Infrastruktur möglich und zulässig ist, muss anhand der konkreten Rechtsverordnung für das jeweilige Gebiet unter Berücksichtigung der grundsätzlichen rechtlichen Vorgaben zur jeweiligen Gebietskategorie bestimmt werden. Tabelle 4 enthält einen groben Überblick über die jeweiligen gesetzlichen Regelungen, Schutzniveaus sowie Charakteristika der Gebiete. Die in Anlage 3 enthaltenen Steckbriefe vertiefen und ergänzen unter beispielhafter Heranziehung von Regelungen aus entsprechenden Schutzverordnungen diesen Überblick mit Hinweisen zur Nutzung vorhandener Infrastruktur und zur Entwicklung von MTB-Angeboten sowie zu ersten Ansprechpartnern.

Besonderer Artenschutz

Ein weiteres, äußerst bedeutsames, strenges und auch außerhalb von Schutzgebieten geltendes Schutzinstrumentarium ist das auf europarechtliche Vorgaben zurückgehende besondere Artenschutzrecht. Dieses findet in dieser Form seinen Ursprung in den europarechtlichen Vorgaben der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (dort insbesondere Artikel 12 und 13 FFH-RL) sowie der Vogelschutz-Richtlinie (dort insbesondere Artikel 5 VS-RL).

Im nationalen Recht wurden die unionsrechtlichen Vorgaben in den §§ 44 ff. BNatSchG umgesetzt. Die zentrale Vorschrift bildet § 44 BNatSchG. Dieser enthält insbesondere sogenannte Zugriffsverbote. Demnach ist gemäß § 44 I BNatSchG verboten,

„1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten[67] nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten[68] und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören."

---

61 Ebd., Rdnr. 20.
62 Fischer-Hüftle, P., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 59, Rdnr. 6.
63 Vgl. Kraft, V. in Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 59, Rdnr. 20.
64 Fischer-Hüftle, P. in Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 59, Rdnr. 6; vgl. auch (zwar im Ergebnis offenlassend, hinterfragend) OVG NRW, Beschl. v. 8.10.2013 – 16 A 2083/10 –, Rdnr. 20 (juris) zu Wandertagen und Geocoaching.
65 OVG NRW, Beschl. v. 8.10.2013 – 16 A 2083/10 –, Rdnr. 18 (juris).
66 Sie folgt damit der Definition des Europarats (Council of Europe [2001], Art. 2, Abs. 1a).
Im Original: "*Sport means all forms of physical activity which, through casual or organised participation, aim at expressing or improving physical fitness and mental well-being, forming social relationships or obtaining results in competition at all levels.*"
67 Zur Definition dieser Arten siehe § 7 II Nr. 13 BNatSchG.
68 Zur Definition dieser Arten siehe § 7 II Nr. 14 BNatSchG.

Schutzgebiet	Eignung für MTB	Schutzregime
Naturschutzgebiet	sehr eingeschränkt	• sehr streng • grundsätzlich absolutes Veränderungsverbot • Möglichkeit nachteiliger Folgen genügt • können der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden (im Ausgangspunkt kein Zugang, Vorrang des Schutzzwecks vor Erholung und Betretungsrechten)
Nationalpark	sehr eingeschränkt	• sehr streng • grundsätzlich absolutes Veränderungsverbot • können der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden (oftmals der Allgemeinheit zur Erholung und zum Naturerleben zugänglich, soweit dies den jeweils in der Verordnung näher bezeichneten Schutzzwecken nicht widerspricht) • aufgrund der charakteristischen Großflächigkeit erfolgt i. d. R. eine Ausweisung unterschiedlicher Schutzzonen, bei denen im Einzelfall die Zulässigkeit von MTB/Radfahren anhand der Rechtsverordnung geprüft werden muss
Biosphären-reservat	eingeschränkt bis sehr eingeschränkt	• mäßig bis sehr streng (je nach Zone und Vorgaben für diese) • erfüllen in wesentlichen Teilen die Voraussetzungen eines Naturschutzgebiets, im Übrigen vorwiegend eines Landschaftsschutzgebiets • je nach Zonierung und einschlägigen Verordnungen absolutes Veränderungsverbot (mit Verboten ohne Erlaubnisvorbehalt) oder relatives Veränderungsverbot (mit präventiven Verboten mit Erlaubnisvorbehalt)
Landschafts-schutzgebiet	mit Einschränkungen	• mäßig bis streng • grundsätzlich durch relatives Verbot gekennzeichnet, welches auf Gebietscharakter und Schutzzweck bezogen ist • i. d. R. daher präventive Verbote mit Erlaubnisvorbehalt • i. d. R. grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich (Ausweisung sogar ausschließlich für die Erholung möglich)
Naturpark	mit Einschränkungen bis sehr eingeschränkt	• mäßig bis streng • überwiegend Landschaftsschutz- oder Naturschutzgebiete • abhängig von der Zonierung innerhalb des Naturparks gelten unterschiedliche Schutzstandards • je nach Zonierung und einschlägigen Verordnungen relatives oder absolutes Veränderungsverbot; Schutzzweck kann gerade auch die Erholung und nachhaltiger Tourismus sein → MTB nicht grundsätzlich ausgeschlossen
NATURA-2000-Gebiet	mit Einschränkungen bis sehr eingeschränkt	• mäßig bis sehr streng • unzulässig sind alle Veränderungen/Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes im für Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteil führen können • kein Schutz des Gebietes als Ganzes, sondern nur Bestandteile und Arten, für die das Gebiet unter Schutz gestellt worden ist • aber: auch Störungen/Verschlechterungen von außen auf das Gebiet können erfasst sein

Tabelle 4. Übersicht zu Schutzregimen in Schutzgebieten und deren Eignung für Mountainbike-Tourismus
Quelle: absolutGPS/Götze Rechtsanwälte 2021

Das besondere Artenschutzrecht umfasst mithin diverse Verbote, welche nicht nur die Individuen einer Art selbst betreffen, sondern auch deren Lebensräume und die Strukturen, die sie zur Fortpflanzung, Ruhe, Ernährung etc. benötigen. Aufgrund seiner allgemeinen Geltung bedarf es auch keiner weiteren Unterschutzstellung durch behördliche Festsetzungen oder Verordnungen. Dementsprechend müssen Akteure das Artenschutzrecht im Mountainbike-Tourismus bei ihren Planungen stets berücksichtigen.

§ 44 I Nr. 1 BNatSchG normiert ein **Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot, das Verbot, den Arten nachzustellen, sowie ein Entnahmeverbot** mit Blick auf Entwicklungsstadien der (besonders geschützten[69]) Arten. Gerade bei der Umsetzung neuer Vorhaben stellen diese Verbote, vor allem das Tötungsverbot, den Anwender vor erhebliche Probleme. Bei der Realisierung von Vorhaben kann mitunter bei lebensnaher Betrachtung nie ausgeschlossen werden, dass – etwa durch Kollisionen – einzelne Exemplare zu Schaden kommen. Insbesondere aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten heraus hat die Rechtsprechung daher die sogenannte „Signifikanzschwelle" eingeführt (siehe Kasten).

Diese sogenannte „Signifikanzrechtsprechung" wurde zwischenzeitlich in § 44 V BNatSchG übernommen.

Das **Störungsverbot** (§ 44 I Nr. 2 BNatSchG) untersagt die erhebliche Störung wild lebender Tiere der streng geschützten[70] Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Störungen in diesem Sinne können auch optische oder akustische Reize, Bewegungen, aber auch solche durch statische Strukturen sein.[71]

Erheblich ist eine Störung, in Folge derer sich der Erhaltungszustand der lokalen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen.[73] Eine Verschlechterung liegt vor, wenn die Überlebenschancen, der Reproduktionserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit einzelner Individuen vermindert werden.[74]

§ 44 I Nr. 3 BNatSchG enthält das **Verbot der Beschädigung, Entnahme und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten** der besonders geschützten Arten. Obgleich Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht ständig genutzt werden müssen, um als solche zu fungieren, sind jedenfalls nur potenzielle nicht erfasst.[75]

ALLGEMEIN ANERKANNTE RECHTSPRECHUNG: UNVERMEIDLICHE VERLUSTE SIND HINZUNEHMEN

„Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen […] zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen sein. […] Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht ‚gewollt' […], müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. […] Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand […] nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. Ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der […] vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden […]."[72]

ALLGEMEIN ANERKANNTE RECHTSPRECHUNG: BESTIMMUNG DER FORTPFLANZUNGS- UND RUHESTÄTTEN

„Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots wird […] nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Zum Schutzobjekt gehört daher nicht das gesamte Jagd- oder Nahrungsrevier einer Art […]. Ebenso wenig fallen potenzielle […] Lebensstätten unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt […]. Geschützt ist […] der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z. B. einzelne Nester oder Höhlenbäume […]. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte; nach dem Zweck der Regelung ist der Schutz auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d. h. es können auch vorübergehend verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte […] zurückkehren […]. Das Verbot ist dagegen […] nicht erfüllt, wenn z. B. einem Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Brutrevier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden."[76]

---

69 § 7 II Nr. 13 BNatSchG.
70 § 7 II Nr. 14 BNatSchG.
71 Heugel, M., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 44, Rdnr. 14.
72 BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 14.07 –, Rdnr. 91 (juris). Auslassungen nicht im Original.
73 Lau, M., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 44, Rdnr. 19.
74 Heugel, M., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 44, Rdnr. 15.
75 Ebd., § 44, Rdnr. 17.
76 BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, Rdnr. 68 (juris). Auslassungen nicht im Original.

Gerade bei der Anlage neuer Mountainbike-Infrastruktur im Naturraum kann dies eine Rolle spielen.

Das **Entnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot für wild lebende Pflanzen** (§ 44 I Nr. 4 BNatSchG) normiert noch Verbote im Zusammenhang mit wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten und ihren Entwicklungsformen. Der dort verwendete Begriff des Standortes ist eng auszulegen und meint den konkreten Standort, an dem die Pflanze wächst, und den Bereich, den sie unmittelbar für ihr Wachstum benötigt.

Die Verbotstatbestände müssen stets zusammen mit § 44 V BNatSchG gelesen werden, der Modifikationen sowie Privilegierungen enthält. Im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigung durch Eingriffe in Natur und Landschaft (dazu noch unten) oder im Zusammenhang bestimmter baurechtlicher Konstellationen[77] enthalten die Sätze 2 bis 5 weitere Maßgaben an die Verbote des § 44 I BNatSchG. So modifizieren die Sätze 2 bis 4 die Verbote nach § 44 I Nr. 1 und 3 BNatSchG für dort genannte europäisch und national geschützte Arten. Für sonstige besonders geschützte Arten sieht Satz 5 sogar vor, dass in den in Satz 1 genannten Fällen bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vorliegt.

Kann der Eintritt eines Verbotstatbestandes nicht vermieden werden, sieht § 45 BNatSchG **Ausnahmevorschriften** vor. Praxisrelevant ist insbesondere § 45 VII BNatSchG. Demnach können die zuständigen Naturschutzbehörden von den Verboten im Einzelfall Ausnahmen zulassen

- zur Abwendung ernster land-, forst-, fischerei- oder wasserwirtschaftlicher oder sonstiger ernster wirtschaftlicher Schäden,
- zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt,
- für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienende Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung,
- im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder
- aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.

Vor allem der zuletzt genannte Ausnahmegrund eröffnet die Möglichkeit, insbesondere auch sonstigen – überwiegenden – öffentlichen Interessen (auch wirtschaftlicher Natur) gerecht zu werden. Es darf sich bei solchen dementsprechend nicht um solche handeln, welche faktisch nur privaten Interessen dienen.[78] Das bedeutet nicht, dass dies nur für öffentliche Vorhaben gilt, zumal auch private Vorhaben öffentlichen Interessen dienen können.[79] Aufgrund der Vorgabe, dass es sich um „zwingende" Gründe handeln muss, ist ein bloßer Verweis auf allgemeine politische Ziele ohne räumliche, zeitliche oder funktionale Konkretisierung nicht hinreichend.[80]

Eingriffsregelung

Die §§ 13 ff. BNatSchG regeln die sogenannte Eingriffsregelung. Vereinfacht gesagt geht es um die Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in die Natur und Landschaft. So sind grundlegend erheb-liche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Soweit solche Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind, sind diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG).

Die Eingriffsregelung regelt also nicht die Zulässigkeit des Vorhabens als solches – diese richtet sich nach dem jeweiligen Fachrecht. Stattdessen klärt sie, ob – und wenn ja, wie – entsprechende Eingriffe ausgeglichen werden können. Können die Voraussetzungen nicht erfüllt werden, kann ein Vorhaben hieran, selbst wenn es den Vorgaben des Fachrechtes entspricht, scheitern. Im baurechtlichen Kontext gelten besondere Regelungen (vgl. § 18 I BNatSchG), welche jedoch auch zum Teil auf die Regelungen des Naturschutzrechts zurückgreifen.

Das Regelungsinstrumentarium der Eingriffsregelung ist daher vor allem im Kontext von Mountainbike insbesondere im Rahmen der Neuanlage erforderlicher Infrastruktur von Belang. Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 I BNatSchG *„Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderung des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können."*

Diese Definition zeigt, dass es sich um ein grundsätzlich weites Spektrum von möglichen Eingriffen handelt. So umfasst die Veränderung der Gestalt etwa die Änderung des äußeren Erscheinungsbildes von geomorphologischen Erscheinungen oder der charakteristischen Pflanzenbestände.[81] Die Änderung der Nutzung von Grundflächen erfasst den Wechsel der Nutzungsart.

Ist eine Beeinträchtigung unvermeidbar, sind diese durch **Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen** zu kompensieren (§ 15 II BNatSchG).

[77] Vgl. § 44 V 1 BNatSchG.

[78] Lütkes, S., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 45, Rdnr. 44; Lau, M., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 45, Rdnr. 18.

[79] Lütkes, S., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 45, Rdnr. 44.

[80] Lau, M., in: Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016), § 45, Rdnr. 18.

[81] Lütkes, S., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 15, Rdnr. 16.

- Eine Beeinträchtigung ist **ausgeglichen**, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dabei muss eine Kompensation unter Wahrung eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriffsort erfolgen, sodass sie dort noch wirken, wo die Beeinträchtigungen auftreten.[82]
- **Ersetzt** hingegen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Im Gegensatz zum Ausgleich kommt es hier also „nur" auf eine gleichwertige, nicht gleichartige Wiederherstellung an. Der räumlich-funktionale Zusammenhang ist in diesem Kontext gelockert, indem die Möglichkeit des Ersatzes auf den betroffenen Naturraum erweitert wird.[83]

Kann eine Beeinträchtigung nicht vermieden oder nicht in angemessener Frist kompensiert werden, kommt nicht automatisch ein **Ersatzgeld** in Betracht. Vielmehr bestimmt § 15 V BNatSchG, dass ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden darf, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Erst wenn diese Abwägung zu Gunsten des Vorhabens beziehungsweise der Beeinträchtigung ausfällt, ist ein Ersatzgeld zu leisten. Die Zahlung ist zweckgebunden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege möglichst in dem betroffenen Naturraum zu verwenden.[84]

BEISPIEL: NEUANLAGE EINES WEGES

Die Neuanlage eines Weges in Natur und Landschaft geht mit einer Veränderung der Gestalt von Grundfläche einher. Die vorherigen dort vorhandenen Elemente werden beschädigt, dezimiert oder zerstört und durch andere ersetzt. Gleiches gilt für dort vorhandene Pflanzenbestände. Auch die Nutzung ändert sich von einer vormalig ungenutzten Fläche hin zu einem (Verkehrs-)Weg. Allerdings ist nicht jeglicher Eingriff zu vermeiden bzw. zu kompensieren. Vielmehr enthält die Eingriffsregelung eine Erheblichkeitsschwelle. Demnach liegt ein Eingriff nur dann vor, wenn dieser eine gewisse Gewichtigkeit aufweist und nachhaltig wirkt bzw. von Dauer ist.[85] Wann diese Schwelle überschritten ist, ist wiederum eine Frage des Einzelfalles und bedarf einer fachlichen Prüfung.[86]

Dagegen stellt die naturangepasste Nutzung bestehender Trails ohne erosive oder abrasive Schäden des Bodens oder der Vegetation im Regelfall (solange keine Beeinträchtigungen von Arten vorliegen) keinen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.[87]

Befreiung

Gemäß § 67 I BNatSchG kann u. a. von den Geboten und Verboten des BNatSchG und nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag **Befreiung** gewährt werden, wenn

- dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art notwendig ist oder
- die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Eine Unzumutbarkeit im Sinne der zweiten Alternative liegt aber erst dann vor, wenn sich die Belastungen im Rahmen einer Abwägung mit den öffentlichen Interessen, die mit dem betreffenden naturschutzrechtlichen Ge- oder Verbot verfolgt werden, wegen ihrer Besonderheiten und ihrer Schwere als unangemessen erweisen.[88] In der Praxis liegen die Voraussetzungen für die Annahme einer solchen Unzumutbarkeit recht hoch.

---

82 Fischer-Hüftle, P./Czybulka, D., in: Schumacher, J./Fischer-Hüftle, P. (2010), § 15, Rdnr. 37.

83 Ebd., Rdnr. 43.

84 Ihre Höhe bemisst sich gemäß § 15 VI 2 BNatSchG nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Dauer und Schwere des Eingriffs. Die dem Verursacher erwachsenen Vorteile werden bei der Bemessung berücksichtigt.

85 Ebd., § 14, Rdnr. 19.

86 Vgl. hierzu ausführlich Fischer-Hüftle, P./Czybulka, D., in: Schumacher, J./Fischer-Hüftle, P. (2010), § 14, Rdnr. 26 ff. und 36 ff.

87 Roth, R./Krämer, A./Armbruster, F. (2019), S. 55

88 Heugel, M., in: Lütkes, S./Ewer, W. (2018), § 67, Rdnr. 12.

3.2.3 FORSTRECHT

Das Forstrecht enthält im Verhältnis zum Naturschutzrecht speziellere Bestimmungen. Es ist in Sachsen im Wesentlichen durch das Sächsische Waldgesetz (SächsWaldG) geregelt. Zweck des Gesetzes ist es, dass die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes erhalten, die Forstwirtschaft gefördert, die Waldbesitzer bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützt sowie die Interessen der Allgemeinheit und Belange der Waldbesitzer ausgeglichen werden.[89] Hinsichtlich des Mountainbike-Tourismus sind insbesondere die Regelungen zum Betreten des Waldes sowie Haftungsfragen von besonderem Interesse.

NOVELLIERUNG DES GESETZES

Wesentliche fachliche Anforderungen, gesetzliche Vorgaben, Umweltbedingungen sowie die Ansprüche der Gesellschaft haben sich seit Inkrafttreten des SächsWaldG weiterentwickelt. Es soll deshalb novelliert werden.

Wald

Definition und Funktionen

Voraussetzung für die Anwendung des Forstrechts ist das Vorliegen eines „Waldes". Als Wald gilt laut § 2 I des SächsWaldG …

„[…] jede mit Forstpflanzen (Waldbäumen und Waldsträuchern) bestockte Grundfläche, die durch ihre Größe geeignet ist, eine Nutz-, Schutz- oder Erholungsfunktion […] auszuüben."

Maßgeblich sind dabei insbesondere die Dichte des Baumbestandes sowie die Größe der Grundfläche.[90] Anknüpfungspunkt ist die Frage, ob die dem Wald zukommenden Funktionen ausgeübt werden können. Diese werden näher in § 1 I SächsWaldG umrissen. Demnach kommen dem Wald drei zentrale Funktionen zu:

- **Nutzungsfunktion:** Dem Wald kommt ein wirtschaftlicher Nutzen zu.
- **Schutzfunktion:** Der Wald hat Bedeutung für die Umwelt, insbesondere die Dauer und die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die Bodenfruchtbarkeit, die Pflanzen- und Tierwelt, das Landschaftsbild sowie die Agrar- und Infrastruktur.
- **Erholungsfunktion:** Waldgebiete dienen der Erholung der Bevölkerung.

Waldeigentumsarten

Das Sächsische Waldgesetz unterscheidet vier Waldeigentumsarten, für die mitunter anderweitige Regelungen und Maßstäbe gelten[91]:

- **Staatswald** (§ 3 I SächsWaldG): Alleineigentum des Freistaates Sachsen, des Bundes oder eines anderen Landes der Bundesrepublik Deutschland.
- **Körperschaftswald** (§ 3 II SächsWaldG): Alleineigentum der Gemeinden, der Zweckverbände sowie sonstiger Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, die der Aufsicht des Freistaates Sachsen unterstehen.
- **Privatwald** (§ 3 III SächsWaldG): Wald, der nicht Staats- oder Körperschaftswald ist.
- **Kirchenwald** (§ 4 SächsWaldG): Eigentum von Kirchen und anderen Religionsgemeinschaften mit der Rechtsstellung einer Körperschaft des öffentlichen Rechts und der ihrer Aufsicht unterstellten Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts.

Wald mit Sonderstatus

Unter bestimmten Voraussetzungen können Wälder zu solchen mit Sonderstatus erklärt werden. Zu nennen sind insbesondere die Kategorien Schutzwald (§§ 29 und 30 SächsWaldG) und Erholungswald (§ 31 SächsWaldG). In beiden Fällen geben die jeweiligen Unterschutzstellungsverordnungen neben den gesetzlichen Vorgaben vor, was grundsätzlich zulässig ist. Die Verordnungen sind aus diesem Grund im Einzelfall auszuwerten.

In **Schutzwäldern** wird die Schutzfunktion des Waldes in den Vordergrund gerückt. Die Erklärung kann für Wald auf erosionsgefährdeten Standorten, insbesondere auf rutschgefährdeten Hängen, auf felsigen oder flachgründigen Steilhängen oder auf Flugsandböden erfolgen. Voraussetzung ist, dass es zur Abwehr oder Verhütung von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit oder zur Erhaltung schutzwürdiger und schutzbedürftiger Lebensgemeinschaften notwendig ist, bestimmte forstliche Maßnahmen durchzuführen, zu unterlassen oder zu dulden, soweit nicht der Schutzzweck durch andere Rechtsvorschriften erreicht wird. Mögliche Schutzzwecke werden in § 29 II 2 SächsWaldG näher umrissen.

Zum **Erholungswald** können Wälder in der Nähe von Städten und größeren Siedlungen, Heilbädern, Kur- und Erholungsorten sowie Erholungsräumen durch Rechtsverordnung der Forstbehörde erklärt werden. Voraussetzung hierfür ist es, dass es das Wohl der Allgemeinheit erfordert, Waldflächen für Zwecke der Erholung zu schützen, zu pflegen oder zu gestalten.

In Erholungswäldern kann laut § 31 III SächsWaldG insbesondere Folgendes geregelt werden:

„1. die Bewirtschaftung des Waldes kann nach Art und Umfang vorgeschrieben werden;

2. die Jagdausübungen können zum Schutze der Waldbesucher beschränkt werden;

---

89 Vgl. § 1 SächsWaldG.

90 Dabei ist keine gesetzliche Mindestgröße vorgegeben. Teils wird als Orientierung 0,2 Hektar genannt und/oder eine Breite von 20 Metern gefordert. Siehe hierzu: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.12.1993 – 3 S 2356/91; kritisch hingegen: Hessischer VGH, Urteil vom 3.11.1988 – 3 UE 1272/84.

91 Vgl. etwa 8. Teil „Besondere Bestimmungen für Staats-, Körperschafts- und Privatwald", § 45 ff. SächsWaldG.

3. die Waldbesitzer können verpflichtet werden, den Bau, die Errichtung und die Unterhaltung von Wegen, Bänken, Schutzhütten und ähnlichen Anlagen oder Einrichtungen sowie die Beseitigung von störenden Anlagen oder Einrichtungen zu dulden;
4. Vorschriften über das Verhalten der Waldbesucher können erlassen werden."

In diesem Kontext ist hervorzuheben, dass etwa Privatwald nur dann zu Erholungswald erklärt werden soll, wenn Staatswald und Körperschaftswald zur Sicherung des Erholungsbedürfnisses nicht ausreichend oder wegen ihrer Lage nicht oder nur geringfügig für die Erholung in Anspruch genommen werden.

Anhaltspunkte für eine Einordnung von Waldgebieten gibt die Waldfunktionenkartierung: www.wald.sachsen.de.

Betretungsrecht

Auch das Forstrecht sieht ein allgemeines Betretungsrecht vor. In Sachsen ist dieses in § 11 SächsWaldG geregelt. Demnach darf gemäß § 11 I 1 jeder den Wald zum Zwecke der Erholung betreten. Aus der Rechtsnatur des Betretungsrechts folgt, dass diese Befugnis zulassungsfrei[92] und unentgeltlich ausgeübt werden kann, sodass der Waldbesitzer grundsätzlich nicht befugt ist, den Zutritt zu seinem Wald von einem Eintrittsgeld abhängig zu machen.[93]

VOM BETRETUNGSRECHT ERFASSTE TÄTIGKEITEN

Wie beim naturschutzrechtlichen Betretungsrecht stellt sich auch hier die Frage, welche Tätigkeiten – auch im Lichte der allgemeinen Handlungsfreiheit nach Art. 2 I GG – erfasst werden. Hiermit hat sich das Bundesverfassungsgericht in einer grundsätzlichen Entscheidung zum „Reiten im Wald" auseinandergesetzt. Die dortigen Befunde können – unter Beachtung der jeweiligen Besonderheiten der zu beurteilenden Tätigkeit – auf andere Konstellationen übertragen werden. In seiner Entscheidung betont das Bundesverfassungsgericht[94] zwar, dass Art. 2 I GG die allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne gewährleistet. Abgesehen von einem absolut geschützten Kernbereich privater Lebensgestaltung, welcher der Einwirkung der öffentlichen Gewalt entzogen sei, sei diese aber lediglich im Rahmen des zweiten Halbsatzes von Art. 2 I GG gewährleistet und stehe damit unter dem Vorbehalt der verfassungsmäßigen (Rechts-)Ordnung. Das Reiten falle zwar in den Schutzbereich des Art. 2 I GG, gehöre aber nicht zum Kernbereich privater Lebensgestaltung und sei gesetzlichen Beschränkungen nicht grundsätzlich entzogen. In der Folge hat es auch Vorschriften, die eine Trennung von Wegen für Reiter und sonstige Erholungsuchende vorsieht, als verhältnismäßig und verfassungskonform eingeordnet. Der damit verfolgte Zweck sei nicht nur als Gemeinwohlbelang verfassungsrechtlich legitim. Vielmehr ließe sich dessen Rechtfertigung unmittelbar aus Art. 2 I GG ableiten. **Mit der Trennung von Reitern und anderen Erholungsuchenden würden verschiedene Betätigungsformen der allgemeinen Handlungsfreiheit in ein geordnetes Nebeneinander gebracht – eine Aufgabe, die in der Grundrechtsnorm selbst angelegt und in Art. 2 I GG mit dem Hinweis auf die Rechte anderer vorgezeichnet sei.** Unter Hinweis auf besondere Gefahren, die durch das Reiten etwa für Fußgänger entstehen könnten, seien solche Regelungen mit Blick auf die damit einhergehenden Einschränkungen verhältnismäßig.

In Sachsen wurde das allgemeine Betretungsrecht auch auf das Radfahren ausgedehnt. So bestimmt § 11 II 2 SächsWaldG, dass u. a. das Radfahren – und damit grundsätzlich auch das Mountainbiken (vgl. Abschnitt 3.2.1) – gestattet ist, allerdings mit der Einschränkung, dass dies nur auf Straßen und Wegen zu erfolgen hat. Gerade auch **private Straßen und Wege** werden vom Betretungsrecht erfasst, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie aufgrund eines privatrechtlichen oder eines öffentlich-rechtlichen Benutzungsverhältnisses benutzt werden.[95] Das Betretungsrecht erstreckt sich in der Folge auch auf die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Waldwege im Sinne des § 21 SächsWaldG, die der Erschließung des Waldes zum Zwecke der Bewirtschaftung dienen.[96]

Dabei ist gemäß § 11 I 3 SächsWaldG auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen (Rücksichtnahmegebot). Explizit untersagt ist das Radfahren auf Sport- und Lehrpfaden sowie auf Fußwegen (§ 11 I 4 SächsWaldG). Allgemein gilt, dass, wer den Wald betritt, sich so zu verhalten hat, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört oder gefährdet, der Wald und die Einrichtungen nicht beschädigt, zerstört oder verunreinigt werden sowie die Erholung anderer Waldbesucher nicht beeinträchtigt wird (§ 11 II 2 SächsWaldG).

Auch in der Rechtsprechung zum Radfahren auf Wegen im Wald wird mit Bezug auf straßenverkehrsrechtliche Grundsätze darauf hingewiesen, dass die Teilnahme am Verkehr **ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert**. Naturnutzer haben sich demnach so zu verhalten, dass keiner geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. **Radfahrer dürfen daher nur so schnell fahren, dass sie ihr Fahrrad ständig beherrschen und innerhalb der übersehbaren Strecke halten können.** Insbesondere gegenüber Kindern,

[92] Burgi (1993), S. 102.
[93] Vgl. Endres, E. (2014), § 14, Rdnr. 8, zur entsprechenden Regelung im BWaldG.
[94] BVerfG, Beschl. v. 6.6.1989 – 1 BvR 921/85 –, Rdnr. 62 ff. (juris).
[95] Endres, E. (2014), § 14, Rdnr. 20.
[96] SächsOVG, Urt. v. 5.5.2015 – 3 A 709/12 –, Rdnr. 24, auch zur Abgrenzung zu sonstigen öffentlichen Straßen in Form eines öffentlichen Waldwegs nach § 3 I Nr. 4 lit. a) SächsStrG.

hilfsbedürftigen und älteren Menschen müssen sich Radfahrer so verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist. Die Geschwindigkeit ist den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften des Geräts anzupassen.[97]

Unter Berücksichtigung dessen muss beurteilt werden, ob ein Weg sich dann tatsächlich zum Mountainbiken eignet.

Das Betretungsrecht besteht auch in diesem Zusammenhang nicht uneingeschränkt, sondern nur, soweit das Betreten zum Zwecke der Erholung geschieht und soweit pfleglich mit Natur und Landschaft umgegangen wird.[98] Der Begriff der Erholung ist wie im naturschutzrechtlichen Kontext weit zu verstehen und erfasst auch sportliche Betätigungen. Gewerbliche Tätigkeiten sind hingegen nicht erfasst[99] und bedürfen in der Regel der Erlaubnis. Auch organisierte Veranstaltungen müssen besonders betrachtet werden. Dies folgt bereits aus dem Wortlaut des § 11 IV 3 SächsWaldG, wonach organisierte Veranstaltungen, insbesondere Querfeldeinläufe, Volkswanderungen und Wintersportveranstaltungen, der besonderen Erlaubnis des Waldbesitzers bedürfen und die Funktion des Waldes nicht beeinträchtigen dürfen. Die dortige Aufzählung ist nicht abschließend und kann daher auch auf organisierte Veranstaltungen[100] im Zusammenhang mit Radfahren angewandt werden.

BEISPIEL AUS DER RECHTSPRECHUNG: SORGFALTSPFLICHT

Zur Frage der zivilrechtlichen Haftung für Schäden bei einem Zusammenstoß zwischen einem Mountainbiker und einem Fußgänger auf einem Weg im Wald führt das Landgericht Lübeck aus:

„Auf einem Sonderweg, der eine Mischung des Radverkehrs mit den Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche bewirkt, haben Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen. […] Diese Grundsätze können auf einen Waldweg übertragen werden, der sowohl Fußgängern als auch Fahrradfahrern zur Benutzung freisteht. Selbstverständlich haben auch Fußgänger auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen und diesen die Möglichkeit zum Passieren zu geben; den Radfahrer treffen aber im erhöhten Maße Sorgfaltspflichten, weil er sich mit **höherer Geschwindigkeit** fortbewegt und wegen der geringen Geräuschentwicklung oft vom Fußgänger unbemerkt, insbesondere von hinten, nähert. Deswegen muss er bei einer unklaren Verkehrslage gegebenenfalls per **Blickkontakt** eine Verständigung mit dem Fußgänger herstellen; soweit erforderlich, muss **Schrittgeschwindigkeit** gefahren werden, damit ein sofortiges Anhalten möglich ist. Auf betagte oder unachtsame Fußgänger muss der Radfahrer besondere Rücksicht nehmen; mit Unaufmerksamkeiten oder Schreckreaktionen muss er rechnen.“[101]

Haftungsgrundsätze

§ 11 II 1 SächsWaldG hält grundsätzlich fest, dass das Betreten des Waldes **auf eigene Gefahr** erfolgt. Zudem muss derjenige, der den Wald betritt, sich so verhalten, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört oder gefährdet, der Wald und die Einrichtungen im Wald nicht beschädigt, zerstört oder verunreinigt werden sowie die Erholung anderer Waldbesucher nicht beeinträchtigt wird (§ 11 II 2 SächsWaldG).

Grundsätzlich zu beachten ist, dass die Haftung stets eine Frage des konkreten Einzelfalls und der konkreten Umstände ist.

In der Rechtsprechung hat sich der gefestigte Grundsatz entwickelt, dass Waldbesitzer nicht für waldtypische Gefahren haften.[102] Einem Waldeigentümer soll es nicht zum Nachteil gereichen, dass von dem allgemeinen Betretungsrecht (letztlich zu seinen Lasten) Gebrauch gemacht wird.[103]

Dabei kann die Abgrenzung zwischen **typischen** und **atypischen Gefahren** mitunter schwierig sein. Waldtypische sind solche, die sich aus der Natur oder der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des Waldes unter Beachtung der jeweiligen Zweckbestimmung ergeben[104], beispielsweise mangelnde Stand- und Bruchfestigkeit von Bäumen und herabhängende Äste[105], querliegende Bäume[106] oder Niveauunterschiede[107]. Für abseits von Wegen gelegene Gefahrenquellen ist der Maßstab noch strenger, sodass dort keine oder kaum Verkehrssicherungspflichten des Waldeigentümers angenommen werden.[108]

Waldbesitzer haften demnach nur für atypische Gefahren. Eine Verkehrssicherungspflicht kann für solche Gefahrenquellen bestehen, die der Waldeigentümer selbst geschaffen hat oder kennt, die jedoch ein Besucher nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auf die er sich nicht einrichten kann.[109] Hierzu zählen beispielsweise[110] durch Dritte geschaffene Einrichtungen und Anlagen, Brücken, Geländer und Stege, nicht ordnungsgemäß gesicherte Holzhaufen sowie quer über den Weg gespannte Drähte[111].

Für Schäden, die aufgrund einer unsachgemäßen Nutzung des Betretungsrechts Dritten entstehen, haften die Nutzer,

97 Vgl. BayVGH, Urteil vom 3.7.2015 – 11 B 14.2809 –, Rdnr. 25 (juris).
98 BayVGH, Urt. v. 3.7.2015 – 11 B 14.2809 –, Leitsatz (juris); Brockmann, J./Sann, D. (2008), § 11, Rdnr. 5.
99 Endres, E. (2014), § 14, Rdnr. 11.
100 Siehe hierzu auch Seite 38.
101 LG Lübeck, Urt. v. 24.6.2011 – 6 O 497/10 –, Rdnr. 36 (juris). Hervorhebungen und Auslassungen nicht im Original.
102 Vgl. hierzu etwa BGH, Urt. v. 2.10.2012 – VI ZR 311/11 –, Rdnr. 12 ff. (juris) mit weiteren Nachweisen.
103 LG Osnabrück, Urt. v. 14.2.2013 – 10 O 2356/12 –, Rdnr. 14 (juris).
104 OLG Saarbrücken, Urteil vom 16.3.2017 – 4 U 126/16 –, Rdnr. 25 (juris).
105 Ebd.
106 LG Hannover, Urt. v. 2.5.2005 – 20 O 3/05 –, Rdnr. 22 (juris).
107 OLG Köln, Beschl. v. 23.4.2019 – I-1 U 12/19 –, Orientierungssatz (juris).
108 Vgl. hierzu OLG Karlsruhe, Urt. v. 8.12.2010 – 7 U 13/10 –, Rdnr. 7 (juris).
109 Brockmann, J./Sann, D. (2008), § 11, Rdnr. 9
110 Vgl. ForstBW, Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht, 2015, S. 18.
111 Vgl. BGH, Urt. v. 23.4.2020 – III ZR 250/17 –, Rdnr. 21 ff. (juris).

wobei stets berücksichtigt werden muss, wer gegenüber wem insoweit Rücksicht nehmen muss.[112]

Gerade im touristischen Kontext tritt die Problematik der Nutzung durch Dritte bzw. Angebote Dritter – so zum Beispiel Guiding- und Reiseanbieter – hinzu. Im Ausgangspunkt bleibt es grundsätzlich bei dem bereits aufgezeigten Maßstab. Insofern wird sich vielmehr die Frage stellen, wie sich das Verhältnis des Besitzers oder Nutzers zum Dritten ausgestaltet, insbesondere ob Letzterer dann gegenüber Ersteren in irgendeiner Form haftbar ist. Fraglich wird im konkreten Einzelfall letztlich stets sein, ob und inwieweit tatsächlich eine *andere* oder *zusätzliche* Gefahrenlage durch das Handeln des Dritten geschaffen wird, die über dasjenige hinausgeht, was sowohl der Waldbesitzer als auch andere Waldbesucher jeweils erwarten, vertreten oder hinnehmen müssen. Dies hängt **sehr stark von der konkreten Ausgestaltung des Einzelfalls ab und kann nicht verallgemeinernd festgestellt werden**. Als grobe „Faustformel" ließe sich allenfalls formulieren: Je mehr selbstständige, organisatorische oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden, desto eher ist die Schwelle zu gewerblicher Nutzung überschritten und somit eine Haftung anzunehmen. Allerdings steht dies unter dem Vorbehalt der Prüfung der konkreten Umstände, Abreden, Maßnahmen etc.

Eine erste Orientierung zu Haftungsfragen bei Hinzutreten Dritter im Bereich Mountainbike gibt Anlage 4.

3.2.4 WASSERRECHT

Wasserschutzgebiete

Einschränkungen mit Wirkung auf die Entwicklung von Mountainbike-Angeboten können sich auch aus dem Wasserrecht ergeben. § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sieht etwa die Möglichkeit der Festsetzung von Wasserschutzgebieten aus den dort genannten Gründen vor.

In den entsprechenden Rechtsverordnungen oder aber durch behördliche Entscheidung können nach § 52 I WHG in diesen diverse Ge- und Verbote wie beispielsweise die Beschränkung zulässiger Handlungen geregelt werden, soweit der Schutzzweck dies erfordert.

Nach § 52 I 2 WHG kann die zuständige Behörde allerdings von den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten eine Befreiung erteilen, wenn der Schutzzweck nicht gefährdet wird oder überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern. Sie hat eine solche sogar zu erteilen, soweit dies zur Vermeidung unzumutbarer Beschränkungen des Eigentums erforderlich ist und hierdurch der Schutzzweck nicht gefährdet wird (§ 52 I 3 WHG).

Für die mountainbike-touristische Praxis bedeutet dies auch hier, dass im Falle des Vorliegens eines Wasserschutzgebiets die jeweilige Verordnung – einschließlich der darin enthaltenen Zonierung – dahingehend ausgewertet werden muss, welche Handlungen, Maßnahmen und Ähnliches dort unter welchen Voraussetzungen wo zulässig sind.

REGELUNGSBEISPIEL TRINKWASSERSCHUTZGEBIET

Die „Trinkwasserschutzgebietsverordnung Trinkwassertalsperren Eibenstock, Muldenberg, Carlsfeld" legt ein Trinkwasserschutzgebiet mit insgesamt vier Schutzzonen fest.

In § 4 enthält sie Schutzbestimmungen für die Schutzzone I und definiert zulässige Handlungen. So sind das Begehen allgemein zugelassener Wege und das Benutzen öffentlicher Straßen und Wege entsprechend der jeweiligen Widmung einschließlich einer touristischen Nutzung (Wandern, Radfahren und Loipennutzung) sowie die Errichtung von Ruhebänken, Schutzhütten und Hinweisbeschilderung und das Aufstellen von Abfallbehältern zur geordneten Entsorgung zulässig.

In den engeren Schutzzonen sind nach § 5 der Verordnung alle Einrichtungen, Handlungen und Maßnahmen verboten, die eine Gewässergefährdung mit sich ziehen können. Dies wird im Weiteren für die Schutzzonen näher präzisiert und umfasst diverse bauliche Aktivitäten.

Hochwasserschutz

Abhängig von den lokalen Bedingungen, spielt auch der Hochwasserschutz eine zentrale Rolle bei der Errichtung von Mountainbike-Anlagen. Gerade im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete kann die Realisierung entsprechender Angebote auf erhebliche Schranken treffen. § 78 WHG sieht diverse weitreichende Planungs- und Baubeschränkungen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten vor. § 78a WHG enthält weitere, darüber hinausgehende Verbote für bestimmte Maßnahmen. Etwaige Abweichungen hiervon werden jeweils an weitreichende – zum Teil nur schwer überwindbare – Voraussetzungen geknüpft.

Weitere Einschränkungen können sich in sogenannten Hochwasserentstehungsgebieten (HWEG) ergeben, welche durch Rechtsverordnung festgesetzt werden können. Dies sind Gebiete, insbesondere in den Mittelgebirgs- und Hügellandschaften, in denen bei Starkniederschlägen oder bei Schneeschmelze in kurzer Zeit starke oberirdische Abflüsse eintreten können, die zu einer Hochwassergefahr in den Fließgewässern und damit zu einer erheblichen

[112] Vgl. dazu auch die bereits erwähnten, in § 11 II 2 SächsWaldG aufgeführten, rechtlichen Obliegenheiten.

Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung führen können. Die Ausweisung der HWEG erfolgt über Rechtsverordnungen (§ 76 I Nr. 2 SächsWG). Um das natürliche Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögen zu optimieren, ist die Nutzung dieser Gebiete nach § 76 II bis V SächsWG eingeschränkt. Bevorzugt soll entsiegelt und aufgeforstet werden.

Das Mitte 2020 eingerichtete, knapp 5.000 Hektar große HWEG Zwota[113] berührt beispielsweise Mountainbike-Gebiete rund um Schöneck.

Eine Übersicht der im Freistaat ausgewiesenen HWEG stellt die Landesdirektion online unter folgendem Link zur Verfügung: http://sax.bike/hweg.

Vor diesem Hintergrund muss die Realisierung von Mountainbike-Angeboten in den vorgenannten Bereichen genau unter Berücksichtigung der Einschränkungen bewertet werden.

3.2.5 BAU- UND PLANUNGSRECHT

Bei der Entwicklung neuer Mountainbike-Infrastruktur sowie zur Beurteilung der Frage, ob und inwieweit bereits eine Steuerung stattgefunden hat beziehungsweise eine räumliche Steuerung möglich ist, ist auch das öffentliche Planungs- und Baurecht maßgeblich. Hier sind insbesondere die Instrumentarien der Ordnung des Raums auf Landes- und regionaler Ebene sowie die Bauleitplanung auf kommunaler Ebene relevant.

Landes- und Regionalplanung

Rechtliche Grundlage für die Landesplanung ist zuvorderst das Raumordnungsgesetz (ROG), welches durch das Sächsische Landesplanungsgesetz (SächsLPlG) ergänzt wird. Letzteres enthält insbesondere weitere Regelungen u. a. mit Blick auf die Aufstellung der Raumordnungspläne (Landesentwicklungsplan und Regionalpläne). Die dort getroffenen Festlegungen spielen auf der nachgelagerten Planungsebene der (kommunalen) Bauleitplanung eine hervorgehobene Rolle, da Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen sind. Damit enthalten die Raumordnungspläne Festlegungen, welche auch mit Blick auf die Entwicklung des Mountainbike-Tourismus von Bedeutung sind. Sie können beispielsweise die Möglichkeiten und Grenzen etwa erforderlicher Bauleitplanungen für die Entwicklung entsprechender Angebote (mit-)bestimmen.

Landesentwicklungsplan

Auf Landesebene sieht das Sächsische Landesplanungsgesetz zunächst die Aufstellung des Landesentwicklungsplans vor. Dieser enthält die landesweit bedeutsamen Festlegungen zur Raumstruktur, soweit sie für die räumliche Ordnung, Entwicklung und Sicherung erforderlich sind. Dabei weist er insbesondere die ober- und mittelzentralen Orte und Verbünde, die Verdichtungsräume, den ländlichen Raum mit seinen Verdichtungsbereichen und die Räume mit besonderen Sanierungs-, Entwicklungs- und Förderaufgaben aus (§ 3 II SächsLPlG).

FÜR DIE FÖRDERUNG VON MOUNTAINBIKE-TOURISMUS RELEVANTE GRUNDSÄTZE (G) UND ZIELE (Z) IM LANDESENTWICKLUNGSPLAN 2013

„**G 2.3.3.1:** Für die Stärkung der Tourismuswirtschaft sollen die räumlichen Voraussetzungen verbessert werden. Hierbei sollen die Schwerpunkte auf eine Qualitätssteigerung und auf wettbewerbsfähige Tourismusangebote gelegt werden. Dabei sollen sich alle tourismusrelevanten Vorhaben und Projekte in die jeweilige Destinationsstrategie einfügen. […]

Z 2.3.3.2: In den Tourismusregionen beziehungsweise den zu bildenden Destinationen ist die für den Ausbau des Tourismus notwendige Infrastruktur vorzuhalten und qualitativ weiterzuentwickeln. Grenzübergreifende Anforderungen sind in die Entwicklung einzubeziehen. […]

G 2.3.3.10: Das touristische Wegenetz (unter anderem Wander-, Rad- und Reitwege sowie Skiwanderwege/Loipen und Wasserstraßen) soll qualitativ verbessert und in seiner Nutzbarkeit gesichert werden. Investitionen sollen vorrangig dem Lückenschluss, aber auch der kontinuierlichen Weiterentwicklung im bestehenden Netz dienen. Bei der Weiterentwicklung des touristischen Wegenetzes sollen die länder- und grenzübergreifenden Aspekte hinsichtlich der Wegegestaltung berücksichtigt werden. […]

Z 3.8.2: In die Radverkehrsnetze sollen geeignete vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke einbezogen werden.“[114]

Regionalplanung

Auf regionaler Ebene existieren im Freistaat Sachsen insgesamt vier regionale Planungsverbände (Leipzig-Westsachsen, Region Chemnitz, Oberes Elbtal/Osterzgebirge, Oberlausitz-Niederschlesien), welche nach § 4 I 1 ROG für ihre jeweilige Planungsregion einen Regionalplan aufzustellen haben. In diesen sind die Ziele und Grundsätze übergeordneter Planungsebenen auf der Grundlage einer Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft, des regionalen Leitbildes sowie der Raumentwicklung räumlich und sachlich durch

[113] Verordnung der Landesdirektion Sachsen zur Festsetzung des Hochwasserentstehungsgebietes „Zwota“.

[114] Landesentwicklungsplan 2013, S. 76 f., S. 100 f.

entsprechende Festlegungen auszuformen. Dabei nennt das SächsLPlG einige – nicht abschließende – Festlegungen, zum Beispiel Schwerpunktbereiche für Siedlungsentwicklungen oder regionale Grünzüge und Grünzäsuren.

FÜR DIE FÖRDERUNG VON MOUNTAINBIKE-TOURISMUS RELEVANTE GRUNDSÄTZE (G) UND ZIELE (Z) IN SÄCHSISCHEN REGIONALPLÄNEN (AUSWAHL)

„**G 3.4.5:** Das bestehende touristische Wegenetz in der Region soll so entwickelt werden, dass eine Verknüpfung mit den Schwerpunkten der Freizeit- und Erholungsnutzung in der Region gewährleistet ist sowie die Voraussetzungen für den überregionalen und grenzüberschreitenden Tourismus verbessert werden."[115]

„**G 2.3.2.4:** Der grenzüberschreitende Tourismus zur Tschechischen Republik soll durch geeignete Maßnahmen in den touristischen Kooperationsräumen ‚Sächsisch-Böhmische Schweiz' und ‚Erzgebirge/Krušnohoří' weiterentwickelt werden. […]"

„**G 2.3.2.9:** Die in der Planungsregion vorhandenen Waldgebiete und naturnahen Badegewässer sollen unter Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft in ihrer Nutzbarkeit und Erreichbarkeit verbessert werden, damit sie in ihrer Funktion als Naherholungsräume für naturgebundene Erholung insbesondere für den Verdichtungsraum gestärkt werden können."

„**Begründung**: Entsprechend Grundsatz 2.3.3.1 Satz 2 und 3 LEP sollen die Schwerpunkte der touristischen Entwicklung auf Qualitätssteigerung sowie auf wettbewerbsfähige Tourismusangebote gelegt werden. Der Umsetzung dieses Grundsatzes dienen vor allem Destinationsstrategien […]."[116]

Bauleitplanung

Auf der kommunalen Ebene bildet die Bauleitplanung das zentrale Instrument zur Ordnung der städtebaulichen Entwicklung. Zu unterscheiden ist zum einen die vorbereitende Bauleitplanung, insbesondere in Gestalt der Flächennutzungsplanung, und die verbindliche Bauleitplanung durch Bebauungspläne. Die maßgeblichen Regelungen sind in den Vorschriften des Baugesetzbuches enthalten.

Während die Bebauungspläne unmittelbar und rechtsverbindlich die rechtliche Qualität des Bodens und dessen Nutzung durch entsprechende Festsetzungen bestimmen, handelt es sich bei dem Flächennutzungsplan um einen vorbereitenden Bauleitplan ohne Rechtsnormqualität.[117] Er bindet primär die Gemeinde, zumal die verbindlichen Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind (§ 8 II Seite 1 BauGB). Dementsprechend spielt der Flächennutzungsplan in der Regel auch im Rahmen der Beurteilung der Zulässigkeit geplanter Vorhaben keine größere Rolle.

Ausnahmen hiervon bilden Vorhaben im sogenannten Außenbereich nach Maßgabe des § 35 BauGB, in denen entweder kein Bebauungsplan vorhanden ist oder die nicht dem sogenannten unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen sind. Dort sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans als öffentlicher Belang, der beeinträchtigt oder entgegenstehen kann, zu berücksichtigen (vergleiche § 35 III 1 Nr. 1 und Satz 3 BauGB). Enthält mithin der Flächennutzungsplan für ein Areal im Außenbereich Darstellungen, die mit einer angestrebten Nutzung nicht vereinbar sind, kann ein Vorhaben möglicherweise bauplanungsrechtlich dort nicht zulässig sein. Ebenso kann ein Vorhaben unzulässig sein, wenn im Rahmen der Flächennutzungsplanung für eine entsprechende Nutzung besondere Ausweisungen an anderer Stelle erfolgt sind.

Bebauungspläne regeln auf Basis der Vorgaben der Baunutzungsverordnung rechtsverbindlich, welche städtebaulich relevanten Maßnahmen auf einem Grundstück zulässig sind.[118] Der mögliche Inhalt von Bebauungsplänen ist divers. Was im Einzelnen festgesetzt werden kann, definiert der Katalog des § 9 I BauGB. Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) enthält weitere konkretisierende Vorschriften zu den möglichen Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung sowie der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche. Dort sind etwa mögliche Baugebiete vorgesehen, die in Bebauungsplänen festgesetzt werden können. Für die Realisierung neuer MTB-Angebote (z. B. Trailparks) könnten insbesondere die Sondergebietskategorien der §§ 10 und 11 BauNVO Möglichkeiten zur Schaffung der bauleitplanerischen Voraussetzungen für entsprechende Vorhaben bieten.

In der Regel werden Bebauungspläne unabhängig von konkreten Vorhaben aufgestellt (Angebotsbebauungspläne). Alternativ kann durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (§ 12 BauGB) ein konkretes Vorhaben mit entsprechenden „maßgeschneiderten" Festsetzungen vorbereitet werden.

Die Vorteile eines solchen Bebauungsplanes liegen darin begründet, dass die Gemeinde mitunter mit Blick auf die möglichen Festsetzungen flexibler ist.[119] Andererseits bestehen auch Nachteile gegenüber Angebotsbebauungsplänen. Stellt sich etwa im Laufe eines Bauleitplanverfahrens heraus, dass (auch kleinere) Details des Vorhabens geändert werden müssen, kann dies dazu führen, dass erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligungen erneut durchgeführt werden müssen, weil die Planung nochmals angepasst werden musste.

[115] Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (2019), S. 41.
[116] Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2020), S. 58 f.
[117] Mitschang, S., in: Battis, U./Krautzberger, M./Löhr, R.-P. (2019), § 5, Rdnr. 1.
[118] Ebd., § 8, Rdnr. 1.
[119] Vgl. § 12 III 2 BauGB, wonach die Gemeinde im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht an die Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 BauGB i. V. m. den Vorgaben der BauNVO gebunden ist.

Daher können selbst kleinere Änderungen zu erheblichen Verzögerungen bei der Aufstellung führen. Dementsprechend wird **im jeweiligen Einzelfall** zu beurteilen sein, welches Planungsinstrumentarium tatsächlich für die Realisierung bestimmter Vorstellungen herangezogen werden soll.

Einen Überblick über raumordnungsbezogene, bauleitplanerische und auch naturschutzrechtliche Daten bietet das Raumplanungsinformationssystem des Freistaates Sachsen (RAPIS) unter www.rapis.sachsen.de.

3.3 Angebotsentwicklung in Grenzregionen

Die Entwicklung grenzüberschreitender touristischer Angebote ist – unabhängig vom Mountainbiken – regelmäßig von besonderen Herausforderungen geprägt. Dies betrifft unter anderem die Koordination, rechtliche Rahmenbedingungen, Fördermittel, Standards (zum Beispiel Beschilderung, Unterkünfte) oder die mehrsprachige Vermarktung.

Gleichzeitig wurde sowohl in den Grenzregionen Sachsens als auch in anderen Bundesländern bereits eine Vielzahl an grenzüberschreitenden Angeboten entwickelt. Um solche Projekte künftig reibungsloser zu gestalten, sind nachfolgend Chancen und Herausforderungen sowie Erfahrungen aus bereits realisierten Projekten dargestellt. Diese basieren auf Erfahrungsberichten und Expertengesprächen mit Touristikern aus unterschiedlichen deutschen Bike-, Rad- und Aktivregionen. Sowohl die Chancen als auch die Herausforderungen grenzüberschreitender Kooperationen lassen sich auf die fünf Handlungsfelder des Destinationsmanagements aufgliedern (siehe Seite 16).

Alle fünf regionalen Entwicklungscluster für den Mountainbike-Tourismus in Sachsen liegen in Grenzregionen (siehe Anlage 7.1). Dabei entstehen grenzüberschreitende Entwicklungsgebiete zwischen Sachsen und Tschechien sowie zwischen Sachsen und Bayern, Sachsen und Brandenburg und Sachsen und Polen. Bereits heute befindet sich ein Großteil der bestehenden Mountainbike-Angebote Sachsens in der Grenzregion zu Tschechien, dabei insbesondere entlang des Erzgebirgskamms und im Vogtland.

Zwar sind in den innerdeutschen Grenzregionen eher organisatorische als kulturelle Effekte der grenzüberschreitenden Angebotsentwicklung zu erwarten, dennoch sind die Herausforderungen und potenziellen Hürden der Zusammenarbeit auch hier nicht zu unterschätzen. Die Chancen und Risiken sind auf den beiden Folgeseiten ausführlich tabellarisch dargestellt.

Zur einheitlichen Bewertung neuer mountainbiketouristischer Projekte im Freistaat Sachsen wurde im Rahmen der Fachplanung ein **Datenblatt für Projektskizzen** entwickelt. Dieses findet sich in Anlage 5a. Zur Bewertung der Projektskizzen dient die Checkliste in Anlage 5b.

CHECKLISTE: DARAUF KOMMT ES BEI GRENZÜBERSCHREITENDEN KOOPERATIONEN BESONDERS AN

- ❑ Die Chancen und Herausforderungen sind sorgfältig abgewogen und stehen in einem förderlichen Verhältnis.
- ❑ Die Ziele der Zusammenarbeit sind klar benannt und allen Partnern kommuniziert.
- ❑ Für die Zusammenarbeit sind klare Schritte, Meilensteine und Ergebnisse formuliert.
- ❑ Die Zuständigkeiten für die einzelnen Meilensteine und Ergebnisse sind benannt.
- ❑ Im Projektplan ist genug Zeit für Abstimmungen und ggf. Übersetzungsleistungen vorgesehen.
- ❑ Ggf. sind alle Anforderungen an die Antragstellung, Vergabe und Abrechnung von Fördermitteln im Detail geklärt.
- ❑ Eine verbindliche Kooperationsvereinbarung ist abgeschlossen.

Chancen: Das spricht für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit	
Strategie und Markenführung	• Markenbildung und internationale Strahlkraft der Marke • Erschließung neuer Zielgruppen • höhere Marktanteile • Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit • Schaffung eines Alleinstellungsmerkmals durch Verbindung von Besonderheiten → bspw. durch Darstellen kultureller/historischer Unterschiede bzw. Ähnlichkeiten • Konzentration auf die jeweiligen Kernkompetenzen • Möglichkeit zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer und Steigerung der Reiseanlässe • ggf. Stärkung eigener Werte in der Wahrnehmung überregionaler Gäste (Weltoffenheit, kulturelle Vielfalt, Tradition, Zusammengehörigkeit …)
Organisation, Kooperation, Finanzierung	• spezifische Fördermittel für grenzüberschreitende Projekte (clara3, Interreg etc.) • Austausch von Erfahrungen in der Organisation und bei zielgruppenspezifischem Wissen (Marktforschung) • Angebot als Impulsgeber für weitere Kooperationen (grenzüberschreitende Events, gemeinsame Konferenzen etc.) • einheitliche Instanz schaffen, z. B. Koordinationsstelle, finanzielle und personelle Ressourcen bündeln • klare Aufteilung von Aufgaben ermöglicht stärkeres Engagement ohne Erhöhung der Personalressourcen • effiziente Budgetverwaltung • Kompetenzgruppe vereint Erfahrungen • zentrales Marketingbudget • Ausgleich von Fachkräftemangel • gegenseitiges Lernen von Erfahrungen
Infrastruktur	• verbindliche Orientierung an Standards zeitgemäßer Infrastruktur • einheitliches Wegemanagement etablieren und somit Kräfte bündeln → einheitlicher Standard; Sicherung der Infrastrukturpflege • ggf. positiver Einfluss auf Alltagsmobilität (z. B. durchgehende Radwege als Transitstrecke auch für grenzüberschreitende Pendler nutzbar)
Produkt	• Erlebnisqualität steigern • neue Ansätze für Produktinszenierung/Alleinstellungsmerkmale durch Herausstellen kultureller, geografischer, historischer … Gemeinsamkeiten und Unterschiede • geografische Regionen werden teils schon jetzt grenzüberschreitend wahrgenommen (Rhön, Eichsfeld, Spessart, Alpen, Elberadweg …) → Produkterlebnis orientiert sich an geografischen Gegebenheiten, nicht an Verwaltungsgrenzen • Ausgleich eigener Schwächen zur Komplettierung des Angebots • Produktvielfalt • Themenvielfalt • Erhöhung der allgemeinen Lebensqualität für die lokale Bevölkerung • stärkeres Commitment lokaler Communities
Kommunikation und Vertrieb	• gegenseitige Vermarktung von Partnern, Events etc. erhöht Reichweiten in sozialen Medien, Presseberichten etc. • Präsentation des Angebots bei Messen in der jeweiligen Landessprache möglich • v. a. im Vergleich zu „nur“ grenznahen Angeboten: bessere Möglichkeiten zur gemeinsamen Kundenkommunikation • effiziente Budgetsteuerung: gleicher Content für viele Kanäle • standardisiertes Beschwerdemanagement (Chance und Risiko) • größerer Absatzmarkt für Merchandise-Artikel

Neben der Vielzahl an Chancen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollten auch die folgenden Punkte beachtet und – wenn zutreffend und möglich – bereits zu Beginn der Zusammenarbeit geklärt werden:

	Risiken/Herausforderungen: Das sollte beachtet werden
Strategie und Markenführung	• Entwicklung einer gemeinsamen Strategie mit gemeinsamen Werten, die den Akteuren gerecht wird • gemeinsames Marken- und Visionsverständnis notwendig • ggf. unterschiedlicher Stellenwert des jeweiligen Themas (z. B. Radtourismus) • ggf. unterschiedliche Ansätze zur Zielgruppensegmentierung • ggf. unterschiedlicher Fokus bzgl. Tages- und Übernachtungstourismus • unterschiedliche Laufzeiten von Tourismuskonzepten → Änderung von Themenschwerpunkten • Etablierung eines fundierten Monitorings/einheitlicher Indikatoren zur Erfolgsmessung (KPI)
Organisation, Kooperation, Finanzierung	• erhöhter Abstimmungsaufwand → Sperrungen, Umleitungen … • Abhängigkeit von politischen Entwicklungen (Grenzschließungen/-kontrollen) • Budget für das jew. Thema (extra Budget/Budget muss durch alle Tourismusthemen geteilt werden) • Fachkräftesituation → qualifizierte Besetzung einzelner Kontaktpunkte • Aussagekraft einzelner Kontaktpunkte entlang des Angebots für die gesamte Region; Wissensaufbau; Schulung; internes Qualitätsmanagement • unterschiedliche Kaufkraftniveaus und DMO-Budgets müssen ggf. bei Finanzierung von Angeboten berücksichtigt werden (bspw. PL/DE; CZ/DE) • Lead/Kompetenzen und Engagement der Partner, Finanzierung und Mittelverwendung müssen klar benannt und möglichst schriftlich festgehalten sein • einheitliche Monitoringsysteme etablieren, die die Qualität sichern → Koordination der einheitlichen Erhebung von Indikatoren (welche Betriebe werden bspw. in der offiziellen Tourismusstatistik berücksichtigt?) • u. U. Zweckbindung von Mitteln → Konzeption ggf. einfacher als Umsetzung und Betrieb • Abrechnung/Verteilung der Kapazitäten/Einnahmen durch Pauschalangebote • Priorisierung der Mittelverwendung (Gleichberechtigung oder nach Handlungsbedarf?)
Infrastruktur	• regionale Anforderungen an Beschilderungsstandards und -layouts • Hürden bei Knotenpunktwegweisung (keine internationale Ausweisung möglich) • heterogene Qualität der Wege und der Begleitinfrastruktur • Zuständigkeitswechsel innerhalb von Wegen • Datenmanagement: Datenpflege/-format, Kataster, Umleitungen, aktuelle Änderungen • Umgang mit Infrastrukturmängeln und Verwaltung aller Touren/POI-Informationen • unterschiedliche Gegebenheiten im ÖPNV: Taktung/Kapazität/grenzüberschreitende Gültigkeit von Tickets • ggf. unterschiedliche Gesetzgebung (Betretungsrecht/Umgang mit Nutzerkonflikten) • Mehrsprachigkeit auf der Beschilderung teilweise notwendig
Produkt	• Qualitätsanspruch der Gastgeber (z. B. DZT-Sterne vs. andere Zertifizierungssysteme) • Anerkennung von Siegeln und Zertifizierungen • Pauschalangebote (neues Reiserecht)? → Herausforderung in der Abwicklung • Gleichberechtigung bspw. bei Startpunkten von Rundrouten, Verweildauern bei Pauschalangeboten • Wahrnehmbarkeit als EIN Angebot sichern • Versicherung, Notfallmanagement • Verleih/Rückgabe von Rädern stationsübergreifend möglich • einheitliches Preissystem • einheitlicher Standard der Begleitinfrastruktur (Ladeinfrastruktur, Rastplätze …)
Kommunikation und Vertrieb	• Zweisprachigkeit/Übersetzungen • ggf. zollrechtliche Anforderungen • unterschiedlicher Anspruch an grafische Anforderungen? (CI der DMOs) • einheitliche Kommunikation der Produkte/des Leitbilds in verschiedenen Kanälen durch alle Akteure • Kommunikation zwischen Gästen und Gastgebern vor Ort (Sprachbarriere) • ggf. „Gerangel“ darum, welche Partner und Logos bei Kommunikationsmaßnahmen eingebunden/dargestellt werden; keine inflationäre Nutzung des Logos, klare Regeln für die Nutzung • einheitliches Buchungssystem: verschiedene Schnittstellen/Programme (ggf. App) • Information zu aktuellen Gegebenheiten und Änderungen an den Gast

3.4 Auswirkungen des Mountainbike-Tourismus

3.4.1 ÖKONOMISCHE EFFEKTE

Sowohl das Mountainbiken per se als auch Mountainbike-Tourismus generieren ökonomische Effekte in den Destinationen und in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung. Diese sind einerseits auf die Bereitstellung und den Betrieb der benötigten Infrastruktur und andererseits auf Konsumausgaben, beispielsweise für die Sportausrüstung zurückzuführen.

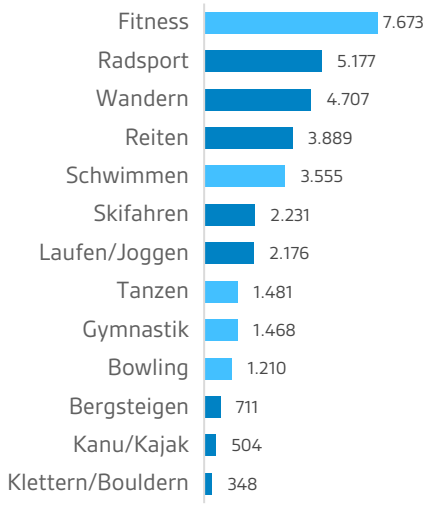


Abbildung 14. Konsumausgaben für Sportarten und Outdoor-Sportarten in Deutschland (Mio. Euro)
Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017)

Im Rahmen des „Wirtschafsfaktors Outdoorsport" des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2017) wurden die Konsumausgaben der deutschen Bevölkerung für verschiedene Outdoor-Sportarten erhoben. Dabei beliefen sich 2015 die Ausgaben für Fahrräder, Teile und Komponenten im Radsport[120] auf 5,17 Milliarden Euro (siehe Abbildung 14).

Zu den Konsumausgaben kommen weitere Ausgaben, etwa für Vereinsbeiträge, die Nutzung von Sportanlagen sowie Tagesausflüge und Aktivurlaube. Daten der Leserbefragung des *Bike-Magazins* unterstreichen hier eine hohe Ausgabebereitschaft der Mountainbiker. So geben diese im Jahr durchschnittlich 463 Euro für Bike-Zubehör, weitere 268 Euro für Bike-Bekleidung und 1.025 Euro für Reisen mit dem Bike aus.[121]

Ein wichtiger Faktor bei der Betrachtung der ökonomischen Effekte des Mountainbikens und des Mountainbike-Tourismus ist dabei jedoch die Frage, welcher Anteil der Ausgaben tatsächlich in der Urlaubsregion verbleibt. Nicht selten fließen große Teile der Umsätze in andere Regionen ab, weil beispielsweise Zulieferer von außerhalb der Destination in Anspruch genommen werden.

In Sachsen sind verschiedene Hersteller im Bereich Rad und Mountainbike ansässig, darunter beispielsweise Actofive Cycles, binova, Biria Bikes, Diamant Fahrradwerke, Pendix, Sour Bicycles, Texlock, veloheld oder WhiteStone Bike. Darüber hinaus gibt es in Sachsen ein weites Netzwerk an Fahrradhändlern, darunter auch den Online-Händler Bike24 GmbH. Diese Betriebe tragen zur Erhöhung der ökonomischen Effekte des Mountainbikens und Mountainbike-Tourismus in Sachsen bei – einerseits durch steuerliche Effekte, andererseits aber auch durch die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Weitere ökonomische Effekte entstehen im Mountainbike-Tourismus durch die Beschäftigung von Personen im Rahmen des Baus, Ausbaus, Betriebs und der Instandhaltung der Mountainbike-Infrastruktur; Ausgaben für Eintritts- und Nutzungsgelder für Infrastruktur, Guidings oder weitere spezifische Angebote sowie den Verleih von Mountainbikes und Ausrüstung; Ausgaben für Beherbergung, Gastronomie, Mobilität vor Ort sowie Konsumausgaben (beispielsweise für Verpflegung, Souvenirs oder Merchandise).

Eine Studie zu den tourismuswirtschaftlichen Effekten von Stoneman Miriquidi MTB und TrailCenter Rabenberg ergab für beide Angebote einen sehr hohen Anteil an Umsätzen, die tatsächlich in Sachsen verbleiben. So sind dies im Falleines Stoneman-Starterpakets beispielsweise mehr als drei Viertel der Erlöse.[122]

Mit einem jährlichen Umsatz durch Mountainbike-Tourismus allein durch die beiden Angebote Stoneman Miriquidi und TrailCenter Rabenberg von etwa 1,73 Millionen Euro zeigt sich das hohe ökonomische Potenzial für ganz Sachsen. Daneben entstehen ökonomische Effekte durch zahlreiche weitere Mountainbike-Angebote, Events und Rennen sowie die bereits erwähnten Umsatzerlöse der Bike-Industrie. Hierzu kommen Imageeffekte unter anderem durch Medienberichterstattung oder Merchandise. So betragen beispielsweise die jährlichen Gesamtumsätze durch Mountainbike-Tourismus 51,6 Millionen Euro[123] in Schottland (unter anderem 7 Stanes, siehe Seite 62) oder 41,5 Millionen Euro[124] in British Columbia (unter anderem Whistler Mountain Bike Park).

[120] Unter Radsport sind hier Fahrradfahren, BMX, Rennrad, Mountainbike, Kunstradfahren, Radball, Radpolo und Einradhockey zusammengefasst.

[121] Delius Klasing Verlag (2020a).

[122] LTV Sachsen (2019).

[123] Frontline (2016).

[124] CSTA (2017).

3.4.2 SOZIALE EFFEKTE

Als eine Form des Fahrradfahrens verfügt das Mountainbiken über alle Vorteile, die allgemein auf das Radfahren zutreffen. Es wirkt unter anderem stressabbauend und immunfördernd, stärkt das Herz-Kreislauf-System und ist eine gelenkschonende, selten überlastende Bewegungsform mit wenigen Zugangshürden. Es ist für nahezu alle Alters- und Bevölkerungsgruppen zugänglich und bietet durch seinen naturnahen, erlebnisreichen Charakter weitere kognitive Vorteile.

Nicht nur bei Kindern und Jugendlichen zählt Mountainbiken zu den zehn beliebtesten Sportarten, auch bei den Erwachsenen hat es sich von der Trendsportart längst hin zum Breitensport entwickelt.[125] Durch den nahezu gesamtgesellschaftlichen Zugang ist das Mountainbiken somit prädestiniert dafür, zur Bewegungsförderung der Gesellschaft beizutragen und nachhaltige Gesundheitseffekte zu bewirken. Die im Folgenden aufgeführten physischen Effekte des Mountainbikens verdeutlichen dies.

Aufgrund des **Bewegungsmangels** in großen Teilen der Gesellschaft, der ebenso vermehrt bei der jüngeren Generation zu beobachten ist, kommt es immer mehr zu gesundheitlichen Einschränkungen im Alltag und im Berufsleben (beispielsweise schnellere Alterung, Adiposität etc.). Das Mountainbiken stellt eine Bewegungsform dar, die den gesamten Bewegungsapparat fordert und fördert. Mit einem Mix aus Kraft, Ausdauer und Koordination hat es weitreichende positive Auswirkungen auf den Organismus und die Gesundheit. Insbesondere wird durch das Mountainbiken die Beinmuskulatur – und zwar im Vergleich zum Laufsport deutlich gelenkschonender – gefördert. Neben dem Schwimmen zählt das Biken zu den schonendsten Sportarten für den Bewegungsapparat.

Neben den positiven Gesundheitseffekten birgt das Mountainbiken, wie jede Form des Radfahrens, aufgrund der erreichten Geschwindigkeiten auch Risiken in Bezug auf Unfälle. Fahrten auf Strecken mit Hindernissen und das Springen erfordern besondere fahrtechnische Fähigkeiten und Umsicht. Um Verletzungen zu vermeiden, ist eine Ausstattung mit entsprechender Sicherheitsausrüstung (Helm, Handschuhe, Schutzbrille, gegebenenfalls Protektoren) ratsam. Unfällen kann bei der Angebotsentwicklung zudem mit einem durchdachten Wege- bzw. Anlagenkonzept entgegengesteuert werden, beispielsweise indem sich unterschiedliche Nutzergruppen oder auch Mountainbiker untereinander nicht unnötig behindern. Als Individualsportart entfällt zudem die Verletzungsgefahr durch das Einwirken anderer, eine der gängigsten Verletzungsgründe in klassischen Teamsportarten.

Neben den physischen Aspekten hat Mountainbiken ebenso psychisch-soziale sowie kognitive Aspekte, die für die Lebensqualität sowie für das Gemeinschafts- und Zugehörigkeitsgefühl von Bedeutung sind. Stress, Angst und psychische Erkrankungen wie beispielsweise Depressionen sind in der heutigen Gesellschaft immer präsenter. Durch eine vermehrte Ausschüttung von Glückshormonen bei sportlicher Aktivität kommt es auch beim Mountainbiken zu Stressabbau, welcher nachhaltig positive Wirkungen auf die Psyche hat.[126] Der Aufenthalt in der Natur wirkt kognitiv belebend und regt den Geist an.[127] Durch den anspruchsvollen Untergrund trainiert das Mountainbiken Fähigkeiten wie den Gleichgewichtssinn, schnelle Reaktionen und Entscheidungsfähigkeit deutlich stärker als andere Formen des Radfahrens. Dies begünstigt die Konzentration im Alltag stark – auch im hohen Alter. Die physische Aktivität fördert zudem den Hippocampus[128], die zentrale Schnittstelle zwischen Kurzzeit- und Langzeitgedächtnis.

Auch das sogenannte „Flow-Erleben", wobei die körperlichen Anstrengungen mit dem Können verschmelzen, trägt zum Glücklichsein beziehungsweise zu einer gesteigerten Lebenslust bei. Für einen großen Teil der Gesellschaft gilt der Flow auch als eine Bewegungsaktivierung, die durch intrinsische Motivation (zum Beispiel Spaßerleben, Unabhängigkeitsgefühl) oder aber extrinsische Faktoren (Freunde, Wetter, Fitness) hervorgerufen wird.[129] Bei der Produkt- und Angebotsgestaltung im Mountainbike-Tourismus ist es daher ratsam, für den Gast optimale Bedingungen für die Erreichung eines Flow-Erlebnisses zu schaffen.

Auch das Gemeinschaftserlebnis macht das Mountainbiken zu etwas Besonderem. 85 Prozent der Mountainbiker fahren in Gesellschaft, das heißt mit Freunden, Familie oder Partner/in.[130] Somit erfüllt das Mountainbiken, das im engen Sinne eine Individualsportart ist, eine wichtige Sozialfunktion und lässt Zugehörigkeitsgefühle entstehen.

Soziale Entwicklungen wie die zunehmende Urbanisierung und ein verändertes Freizeitverhalten stehen in engem Zusammenhang mit der Entwicklung und steigenden Beliebtheit des Mountainbikens. Das zunehmende Streben nach Selbstverwirklichung, Individualität und das aktive Entfliehen aus dem Alltagsleben in die Natur stellen hierfür beispielhafte Gründe dar.[131]

---

[125] Siehe hierzu Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2019).
[126] Vgl. Froböse (2006).
[127] Vgl. Hartig/Mang/Evans (1991); Hug/Hansmann/Monn et al. (2008); Kaplan/Kaplan (1982).
[128] Vgl. Mattheis (2010).
[129] Vgl. Papst (2017).
[130] Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018).
[131] Vgl. hierzu Greenblatt, 2002; Wöhrstein, 1998.

3.4.3 ÖKOLOGISCHE EFFEKTE

Ökologisch hat das Mountainbike-Fahren sowohl Auswirkungen durch die Anlage der notwendigen Infrastruktur als auch durch deren Nutzung. Ein überwiegender Teil des Mountainbikens findet – gerade in den Mittelgebirgen – vornehmlich auf bestehenden Wegen statt. Abhängig vom Gelände wird auch die Anlage von Trails notwendig. Insbesondere für das abfahrtslastigste Mountainbike-Segment, FRoDHo, werden spezielle Anlagen (Bikeparks etc.) geschaffen. Dies ist mit mehr oder minder starken Eingriffen in die Natur verbunden.

Durch unterschiedliche Maßnahmen während der Anlage und des Betriebs lässt sich dabei die Naturverträglichkeit steigern. Ein zentrales Element ist die lebenszyklusorientierte Konzeption der Infrastruktur. Sie berücksichtigt die besonderen Qualitäten des jeweiligen Standorts, die geplante Nutzung einschließlich wahrscheinlicher Erweiterungen, Umbauten und Umnutzungen, die Anlage, den Unterhalt und die Pflege sowie den etwaigen Rückbau.[132] Durch die sorgfältige Abwägung und Austarierung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Effekte führt die lebenszyklusorientierte Planung zur bestmöglichen Einbettung in die Umgebung und im besten Fall zu einem Mehrnutzen bezüglich aller Nachhaltigkeitsdimensionen.

Ein nachhaltiger Wegebau bezieht die natürlichen Gegebenheiten ein, zum Beispiel indem Wege um natürliche Hindernisse herum gebaut werden, statt die Hindernisse zu entfernen. Beim Bau kann im Sinne einer minimalinvasiven Wegeanlage möglichst auf große Baumaschinen verzichtet werden. Idealerweise wird für die Anlage künstlicher Strecken kein ortsfremdes Material eingebracht. Weiterhin spielt beispielsweise eine detaillierte Vorplanung von Böschungen und Wasserabläufen eine wichtige Rolle, um eine Schädigung der Landschaft zu vermeiden und Instandhaltungsaufwände möglichst gering zu halten.

Unabhängig von der späteren Nutzung durch Wanderer oder Radfahrer verursacht der nicht fachgemäße, das heißt nicht nachhaltige Wege- und Trailbau gravierende Folgen. Dazu zählen:[133]

- **Erosion** durch veränderten Wasserfluss entlang geneigter Wegabschnitte, in denen Wasser aufgefangen und entlang eines Pfades transportiert wird, anstatt über seinen Außenhang zu fließen.
- **Wegeverbreiterung:** Schlammige Abschnitte finden sich häufig entlang flacher Wegabschnitte, an denen als Folge unzulänglichen Wassermanagements Wasser zum Teil tagelang staut. Die Nutzer versuchen, die Feucht- beziehungsweise Schlammpassage zu umgehen bzw. zu umfahren. Dies schädigt Vegetation und Boden an den Wegrändern, und schließlich nimmt die Größe des schlammigen Abschnitts zu.
- **Parallele Linienführungen:** Hierzu gehören Abkürzungen zwischen Pfaden, zu gewünschten Zielen oder zur Umfahrung von Hindernissen wie Felsen, Baumwurzeln oder Schluchten.
- **Veränderungen der Vegetationszusammensetzung:** Das Eintragen von Samen an Reifen oder Schuhen kann zu einer Zunahme von invasiven, nicht einheimischen Arten führen.
- **Bodenverdichtung:** Die Verdichtung eines Weges kann zu stabileren Bodenbedingungen und längerer Haltbarkeit beitragen. Sowohl Wanderschuhe als auch Reifen konzentrieren das Gewicht jedoch auf eine relativ kleine Fläche. Verdichteter Boden ist durch Sauerstoffmangel, eine verringerte Zahl von Bodenorganismen und eine reduzierte Wasseraufnahmefähigkeit gekennzeichnet.[134] Gerade Waldböden reagieren besonders sensibel auf Schädigungen. Diese wirken häufig jahrzehntelang. Besonders bei der Neuanlage von Infrastruktur sollte durch technische Möglichkeiten und optimierte Baustellenorganisation der Boden maximal geschont werden.
- **Mehrkosten** im Unterhalt der Strecken und bei der Korrektur der unsachgemäßen Anlage.

Aus rechtlicher Sicht können die beschriebenen Auswirkungen zu einer Sperrung des Weges – entweder für einzelne Nutzergruppen oder auch generell – führen. Entsprechend dient der nachhaltige Wegebau nicht nur dem Erhalt des Weges, sondern auch der Sicherung seiner Nutzbarkeit.[135]

Eine nachhaltig angelegte, auf die Bedürfnisse der Zielgruppe zugeschnittene Mountainbike-Infrastruktur ist zudem ein wesentliches Element der Besucherlenkung. Sie dient aktiv der Vermeidung illegal gebauter Anlagen. Deshalb sollte bei der Planung die lokale Szene einbezogen werden, um die Attraktivität des Angebotes für diese wichtige Stakeholdergruppe zu gewährleisten. Hierdurch besteht gleichzeitig die Möglichkeit der langfristigen Einbindung von Ehrenamtlichen in die Wegepflege und -instandhaltung sowie eine positive Verankerung des jeweiligen Projekts in der Szene.

Bei der Nutzung von Wegen entstehen durch alle Nutzer Umweltauswirkungen. Das Mountainbiken sorgt für einen Rückgang der Flora und Fauna von 80 Prozent in der Kernzone eines Weges, beim Wandern sind es 81 Prozent der Flora und 71 Prozent der Fauna.[136] Nach einjähriger Nutzung ist ein wesentlich geringerer Einfluss der Nutzungsgruppen zu verzeichnen.

---

[132] Vgl. Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (2018).

[133] Vgl. City of Toronto (2013).

[134] Vgl. Umweltbundesamt (2019).

[135] Siehe hierzu insb. folgenden Kommentar zum BayNatSchG: *„Jede Benutzung eines Weges hat einen Verschleiß zur Folge. Ähnlich wie öffentliche Straßen zur Verhütung außerordentlicher Schäden für bestimmte Verkehrsarten gesperrt werden können, ist ein Privatweg für Reiter/Biker dann ungeeignet, wenn die dadurch verursachte Abnutzung einen Grad erreicht, der entweder anderen das Betretungsrecht ausübenden Personengruppen oder dem Grundstückseigentümer unzumutbar ist."*
Quelle: Landkreis Augsburg (2020), S. 7.

[136] Vgl. Thurston/Reader (2001); Marion/Wimpey (2007).

Im Bereich des Tierschutzes hat das Biken im Vergleich zum Wandern eine geringere Störwirkung (Grad und Dauer der Beunruhigung, Fluchtdistanz). Kritisch sind vor allem das Mountainbiken in der Dämmerung, der Nacht und den Wintermonaten. Diese Nutzungsmuster treten vorrangig bei der Freizeitausübung nahe des Wohnorts im Alltag auf, in der Regel nicht durch den Mountainbike-Tourismus.

Das Mountainbike Tourismusforum Deutschland hat 2018 den aktuellen Forschungsstand zu Umweltauswirkungen des Mountainbikens betrachtet und in einer Publikation zusammengefasst. Diese ist unter folgendem Link frei verfügbar: http://mtd.bike/MTB-Umweltauswirkungen.

4. Status quo in Sachsen

4.1 Nationale und internationale Wettbewerbssituation

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich in Deutschland und Europa zahlreiche Mountainbike-Angebote etabliert. Diese stehen teils für sich, teils sind sie in Mountainbike-Destinationen eingebettet. Aus touristischer Sicht ist ein vielfältiges Angebot selbstverständlich erstrebenswert, um die Bekanntheit in der Branche sowie die Aufenthaltsdauer und Wertschöpfung zu erhöhen.

Erfolgreiche Destinationen weisen Stärken möglichst ausgewogen in den anfänglich beschriebenen fünf Handlungsfelder auf. Eine besondere Stärke in einem der Handlungsfeldern kann oft durch Schwächen in anderen Bereichen gedämpft werden.

Um die Wettbewerbssituation für den Freistaat Sachsen als Mountainbike-Destination einzuschätzen, ist eine umfassende Umfeldanalyse zentral. Hierfür wird nachfolgend die relative Platzierung des Freistaates, verglichen zu einer Auswahl von acht weiteren deutschen Bundesländern, dargestellt.[137] Diese werden jeweils anhand einzelner Bestandteile der Handlungsfelder evaluiert. Ergänzend wird je Handlungsfeld ein internationales Benchmark auf Länder- beziehungsweise Landesebene dargestellt, welches zur Orientierung für eine gute Umsetzung der Anforderungen der Handlungsfelder dienen kann.

4.1.1 TOURISTISCHE KENNZIFFERN

Ein erstes Indiz für die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit im Tourismus ist die Betrachtung grundlegender touristischer Kennziffern. Zu diesen zählt auf Angebotsseite die Anzahl der geöffneten Betriebe und Betten. Um eine möglichst hohe Vergleichbarkeit zu erzielen, wurden diese Kennzahlen ins Verhältnis zur Gesamtfläche des jeweiligen Bundeslands gesetzt. Nachfrageseitig sind vor allem die Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen relevante Vergleichsgrößen. Beide Seiten spiegeln sich im Auslastungsgrad der vorhandenen Unterkünfte wider.

Im Vergleich mit den im Mountainbike-Tourismus aktiven Bundesländern befindet sich Sachsen hinsichtlich der Ankünfte, Übernachtungen und Betriebsdichte (Betriebe je km²), jedoch auch der Gesamtfläche jeweils auf Platz sieben von neun und dabei jeweils vor Thüringen und dem Saarland (siehe Abbildung 15 und Tabelle 5). Dahingegen weist Sachsen nach Bayern den zweithöchsten Wert der durchschnittlichen Auslastung der angebotenen Schlafgelegenheiten auf. Das Angebot ist also vergleichsweise gut an der aktuellen Nachfrage orientiert.

Abbildung 15. Wettbewerbsvergleich: Touristische Kennziffern
Datenbasis: destatis (2020)

[137] Da für einen Teil der deutschen Bundesländer durch die gegebene Topografie bzw. die touristische Ausrichtung der Mountainbike-Tourismus flächendeckend eher keine Rolle spielt, werden in der Wettbewerbsanalyse neben Sachsen noch Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Thüringen betrachtet.

	BW	BY	HE	NI	NW	RP	SL	SN	TH
Größe (km²)	35.673	70.542	21.116	47.710	34.113	19.858	2.571	**18.450**	16.202
geöffn. Betriebe	6.573	11.920	3.444	5.743	4.985	3.431	269	**2.085**	1.287
Betriebe/km²	0,184	0,169	0,163	0,120	0,146	0,173	0,105	**0,113**	0,079
Betten	409.311	711.735	262.856	407.546	375.661	230.116	24.391	**149.088**	107.642
Betten/km²	11,474	10,090	12,448	8,542	11,012	11,588	9,487	**8,081**	6,644
Ankünfte (Mio.)	22,432	39,117	15,607	15,038	23,701	9,042	1,074	**8,179**	3,842
Übern. (Mio.)	54,857	98,700	34,741	44,954	51,927	22,605	3,159	**20,087**	9,858
Auslastung (%)	40,0	41,2	38,7	33,9	38,9	30,6	40,1	**40,3**	34,9

Tabelle 5. Vergleich zentraler touristischer Kennziffern für ausgewählte deutsche Bundesländer
Datenbasis: destatis (2020)

4.1.2 HANDLUNGSFELD STRATEGIE UND MARKENFÜHRUNG

Neben der aktuellen Wettbewerbssituation hat die Ausrichtung von Strategie und Markenführung einen hohen Einfluss auf künftige Verschiebungen des Wettbewerbs. Starke Marken etablieren sich zunehmend und eine langfristige gezielte strategische Ausrichtung schafft Orientierung für die Branche und Gäste. Ein zentraler Indikator hierfür ist die Verankerung des Themas Mountainbike in der Tourismusstrategie.

In der **Tourismusstrategie Sachsen 2025** ist Aktivtourismus als eines der Schwerpunktthemen verankert: Der Mountainbike-Tourismus ist darin eingeordnet. Damit ist die strategische Verankerung des Themas im deutschlandweiten Vergleich in Sachsen am stärksten. Lediglich in Baden-Württemberg wird das Thema Mountainbiken in der Tourismusstrategie benannt, erfährt aktuell aber keine landesweit strategische Entwicklung. In insgesamt fünf der acht als Wettbewerber Sachsens betrachteten deutschen Bundesländer spielt Aktivtourismus eine Rolle in der touristischen Vermarktung, darunter in Niedersachsen und Thüringen als Schwerpunktthema (siehe Abbildung 16). Mit **MTB Erzgebirge**[138] besteht seit 2019 zudem eine Markenverankerung im Bereich Mountainbike auf regionaler Ebene innerhalb Sachsens.

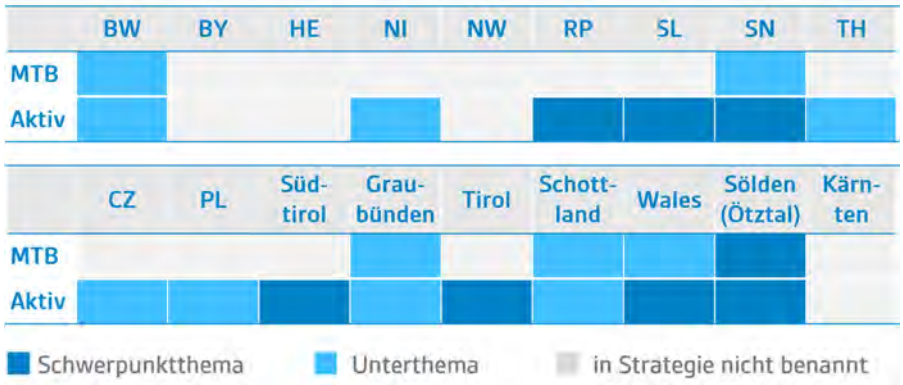


Abbildung 16. Verankerung von Mountainbike und Aktivtourismus in Destinationsstrategien
Quelle: absolutGPS 2020

Weiterhin beschäftigt sich bei der TMGS eine AG Aktiv mit der weiteren Entwicklung des Aktivtourismus in Sachsen.[139] Entsprechend kann im nationalen Umfeld im Bereich Strategie die Wettbewerbssituation als günstig für Sachsen angesehen werden.

Im internationalen Vergleich agieren bereits heute starke Wettbewerber wie der Schweizer Kanton Graubünden, Schottland oder Sölden in Österreich (siehe Kasten auf Seite 61). In allen drei Regionen ist Mountainbike bereits seit langer Zeit fester Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Tourismus. Sie sind etabliert und streben einen weiteren Ausbau ihrer Themenkompetenz und Angebote an.

Aus strategischer Sicht sind die Grundvoraussetzungen für eine Stärkung des Profils in Sachsen gegeben. Für eine feste Etablierung im internationalen Wettbewerb sind jedoch weitere Anstrengungen unerlässlich.

[138] MTB-Erz bündelt als szenige Dachmarke Leitprodukte für die (inter-)nationale Vermarktung.

[139] Seit 2012 haben sich die Arbeitsgruppen Wandern, Radfahren und Mountainbiken und das Thema Motorradtourismus zur AG Aktiv zusammengeschlossen. Ziel ist die Bündelung von Stärken nach einer klaren „Aktiv-Philosophie".
Derzeit sind die sieben Tourismusregionen Sachsens sowie einige Themenexperten aus den Bereichen Beherbergung, Veranstalter, Vereine und Tourist-Informationen Mitglieder in der AG. Ziel ist es, die Besonderheiten der einzelnen Regionen herauszustellen und dem Aktivurlaub in Sachsen ein markantes Profil zu geben.

BENCHMARK STRATEGIE & MARKENFÜHRUNG: BIKE REPUBLIC SÖLDEN

Unter dem Namen Bike Republic Sölden vermarktet die Region weltweit ihr Angebot im Bereich Mountainbike-Tourismus. Biker vor Ort erhalten einen Reisepass, der ihnen Mitspracherecht bei zentralen Entscheidungen gewährt.

Die Verknüpfung aus starker emotionaler Bindung und hervorragender Bike-Infrastruktur (beispielsweise die Teäre Line, siehe Benchmark Flow Trail in Anlage 1) hat Sölden zu einem Key Player im internationalen MTB-Tourismus gemacht.

4.1.3 HANDLUNGSFELD ORGANISATION, KOOPERATION UND FINANZIERUNG

Im Vergleich mit den deutschen Bundesländern, in denen Mountainbike in der touristischen Vermarktung bereits eine Rolle spielt, steht der sächsischen Landesmarketingorganisation mit 5,74 Millionen Euro ein verhältnismäßig hohes Budget zur Verfügung.[140] Dahingegen sind jedoch die meisten Wettbewerber personell breiter aufgestellt (siehe Abbildung 17).

In Sachsen wurde im Jahr 2017 durch den Tourismus ein Bruttoumsatz in Höhe von 7,4 Milliarden Euro erwirtschaftet (siehe Abbildung 19), was zwar im direkten Vergleich der Wettbewerber (teils deutlich) geringer ist, jedoch angesichts der Größe des Landes und der entsprechenden touristischen Kennzahlen durchaus als sehr solide angesehen werden kann – insbesondere unter Berücksichtigung der Steigerungen über die vergangenen Jahre.[141] Das durch den Tourismus erwirtschaftete Einkommen entspricht einem Äquivalent von etwa 188.400 Personen, die durch die touristische Nachfrage in Sachsen ein durchschnittliches Volkseinkommen von 19.457 Euro pro Kopf beziehen (vgl. LTV Sachsen 2018).

Eine Berechnung der Wertschöpfung durch Mountainbike-Tourismus im Erzgebirge aus dem Jahr 2018 ergab allein für die beiden Mountainbike-Angebote TrailCenter Rabenberg und Stoneman Miriquidi eine direkte jährliche Wertschöpfung von 1,73 Millionen Euro. Im Vergleich zu anderen Bike-Regionen (Redwoods/NZ: 9,0 Mio. Euro jährliche Wertschöpfung; British Columbia: 41,5 Mio. Euro; Schottland: 51,6 Mio. Euro)[142] zeigt sich hier das enorme wirtschaftliche Potenzial des Mountainbike-Tourismus.

Dieser Eindruck verstärkt sich beim Blick auf den Anteil der touristischen Wertschöpfung am Primäreinkommen Sachsens und seiner Wettbewerber im Mountainbike-Tourismus: Mit einem Anteil von 4,6 Prozent (siehe Abbildung 18) ist die Tourismusbranche in Sachsen von besonders hoher Bedeutung. Das bedeutet einerseits selbstverständlich eine recht hohe Abhängigkeit – insbesondere mit Blick auf die Krisenresilienz und die abnehmende Schneesicherheit für den Wintertourismus (siehe Kapitel 3.1.). Andererseits unterstreicht es aber auch die Leistungsfähigkeit und Agilität der Branche.

Neben der Vermarktung (vergleiche dazu auch das Handlungsfeld „Kommunikation und Vertrieb") zeigen die Verankerung in der Tourismusstrategie 2025 und die

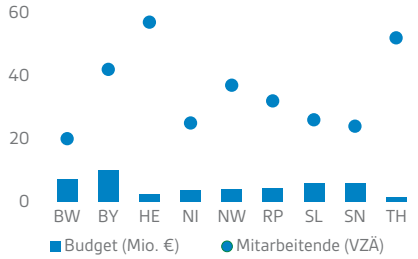


Abbildung 17. Finanzielle und personelle Ausstattung der LMOs
Quelle: absolutGPS 2020

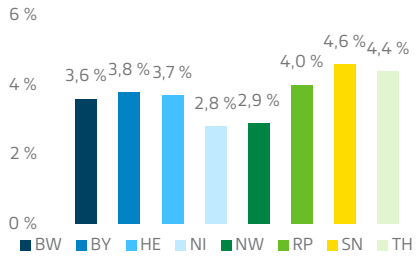


Abbildung 18. Relativer touristischer Beitrag zum Primäreinkommen der Bundesländer
Quelle: Wirtschaftsfaktor-Studien der Länder

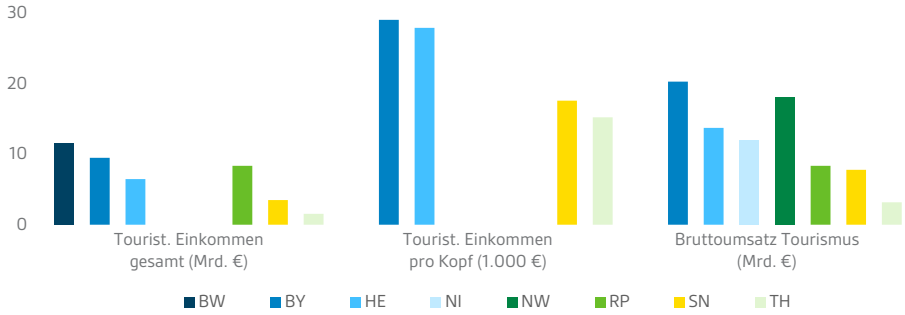


Abbildung 19. Bruttoumsatz durch Tourismus und touristisches Einkommen der Bundesländer
Quelle: Wirtschaftsfaktor-Studien der Länder

[140] Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (2019). **Vergleichswerte im Diagramm:** Bayern Tourismus Marketing GmbH (2018); Enquete-Kommission „Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz" (2019); HA Hessen Agentur GmbH (2017); Kyffhäuser Nachrichten (2018); Saarbrücker Zeitung (2018); Staatsministerium Baden-Württemberg (2017); Staatsministerium Baden-Württemberg (2019); Tourismus NRW e. V. (2020).

[141] LTV Sachsen (2018); LTV Sachsen (2014); LTV Sachsen (2011).

[142] APR Consultants (2016); Frontline (2016); CSTA (2017).

Erarbeitung der vorliegenden Fachplanung die Relevanz des Mountainbike-Tourismus in Sachsen. Im nationalen Vergleich steht der Freistaat damit gut da. Nur Baden-Württemberg und der Freistaat Thüringen verfügen zur Drucklegung über Ansätze organisatorischer Leitlinien für die Entwicklung des Mountainbikens. In Baden-Württemberg wurde das für den Naturpark Südschwarzwald erarbeitete Handbuch als stellvertretende Arbeitshilfe für das Bundesland festgelegt. In Thüringen sind alle Entwicklungen des Mountainbike-Tourismus bei der Aktivregion Rennsteig, also der aktivtouristischen Produktmarke des Thüringer Waldes, konzentriert. Für die Zwecke der Infrastrukturentwicklung erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH und ThüringenForst.

Ein Blick über die Landesgrenzen verdeutlicht, mit welcher Kraft und Konsequenz der Wirtschaftsfaktor Mountainbike-Tourismus andernorts entwickelt wird. So wurde beispielsweise im schweizerischen Kanton Graubünden schon 2009 ein Grundlagenkonzept für das Bundesland beauftragt und zwischen 2010 und 2015 mit 4,7 Millionen Schweizer Franken umgesetzt (siehe Exkurs auf Seite 82). Das Projekt trug wesentlich zur Profilierung des Kantons als eine der europaweit besten Mountainbike-Destinationen und zur Qualifizierung aller Verantwortungsträger bei.

Seit 2017 läuft darauf aufbauend eine Initiative zur Etablierung als Vorreiter im E-MTB-Tourismus. Sowohl in Graubünden, aber zum Beispiel auch in Schottland und Wales wird die Entwicklung – bei hoher lokaler Verantwortung – zentral koordiniert und ist mit Landesmitteln ausgestattet.

BENCHMARK ORGANISATION, KOOPERATION UND FINANZIERUNG: SCHOTTLAND

Unter der Dachmarke „7 Stanes“ kooperieren in Schottland sieben Trailcenter und bündeln so ihre Kapazitäten der gemeinsamen Vermarktung. Damit – und mit den hervorragend gebauten und instand gehaltenen Wegen – haben sie sich international einen Ruf als Mountainbike-Mekka erarbeitet. Die Wege sind ausschließlich für Mountainbiker gewidmet, und an Kreuzungen mit beispielsweise Wanderwegen haben Biker Vorfahrt. Betrieben werden die 7 Stanes von der staatlichen Forestry Commission. Diese Konstellation ermöglicht dem Forstbetrieb neben der Forstwirtschaft eine weitere Einnahmequelle durch die Erholungsnutzung der Landflächen.

4.1.4 HANDLUNGSFELDER INFRASTRUKTUR UND PRODUKT

Die Wettbewerbsfähigkeit in den Handlungsfeldern Infrastruktur und Produkt ist maßgeblich für die Außenwahrnehmung einer Destination. Die touristischen Angebote sind das, womit Gäste direkt mit der Region in Berührung kommen, Wertschöpfung generiert wird und sich ein Qualitätseindruck manifestiert.

Gleichzeitig zahlt in das Gesamterlebnis der Gäste eine Vielzahl an Angeboten entlang der touristischen Leistungskette ein. Viele davon sind durch die Destination selbst nur schwer zu beeinflussen, da auf Länderebene letztlich das Gesamtprodukt als Einheit aller Anbieter im Land vermarktet wird. Umso wichtiger ist es hier, verschiedene Ebenen des Angebots zu betrachten, um den Wettbewerb richtig einschätzen, Schwächen ausgleichen und Stärken hervorheben zu können.

Sachsens Mountainbike-Angebot verfügt bereits über Leuchtturmprojekte mit überregionaler, nationaler und internationaler Strahlkraft:

- TrailCenter Rabenberg: Der „Black Raven“ im ersten Trailpark Deutschlands zählt zu den besten Mountainbike Trails der Republik.[143]
- Stoneman Miriquidi: Als Teil des internationalen Stoneman-Netzwerks lockt der grenzüberschreitende Rundkurs Biker in den „Dunkelwald“ des Erzgebirges.
- Der Flow Trail „Erich Popp“ der BikeWelt Schöneck gilt als einer der besten Flow Trails Deutschlands.[144] Zusätzlich gibt es zahlreiche Angebote wie Übungsparcours, Downhill Trails und Jumplines.
- Der Black Mountain Bikepark Elstra ist in der Szene bekannt für herausragend gebaute und instand gehaltene Strecken für jedes Fahrlevel sowie gut organisierte Events.

Dabei ballt sich das Angebot jedoch bisher stark im Bereich Erzgebirge/Vogtland. Weitere Angebote sind aktuell in Planung (siehe Abbildung 20), so zum Beispiel die familienorientierte Blockline im Osterzgebirge, die Borderland Trails rund um Sebnitz oder ein Pumptrack in Bernsdorf.

Diese erschließen neue (Teil-)Regionen für Mountainbiker und tragen dazu bei, ganz Sachsen als Mountainbike-Destination zu etablieren. Weiterhin ergänzen sie das Portfolio um Angebote für Einsteiger und Familien, was insbesondere im Sinne einer Nachwuchsförderung von hoher Bedeutung ist.

Die aktuell starke geografische Ballung der Angebote schlägt sich auch auf die Betrachtung der Regionen nieder, die für die verschiedenen Mountainbike-Segmente besonders attraktiv sind. Dabei ist zwar eine besondere Stärke für das Segment AMEN (All Mountain/Enduro) erkennbar, gleichzeitig herrscht hier jedoch auch ein enormer Wettbewerb mit Angeboten hoher Strahlkraft in Tschechien (siehe Heatmaps in Anlage 7.5).

[143] Red Bull (2020).

[144] Mountainbike (2019).

Neben dem reinen Mountainbike-Angebot wird die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere durch starke, zielgruppenorientierte und hochwertige Angebote im Beherbergungsbereich bestimmt. Hier besteht in Sachsen Handlungsbedarf: Mit 151 durch den ADFC als radfreundliche Gastgeber zertifizierten „bett+bike"-Betrieben[145] und keinem bett+bike sport-Betrieb (ADFC-Zertifizierung für Mountainbike-/Rennradfreundliche Gastgeber) bleibt der Freistaat deutlich hinter den nationalen Wettbewerbern zurück – das entspricht in Sachsen weniger als jedem zehnten Betrieb. Zum Vergleich: Im Saarland sind 28,6 Prozent der Beherbergungsbetriebe als radfreundlich zertifiziert.

Abbildung 20. Neue Mountainbike-Angebote verändern die Wettbewerbssituation
Quelle: absolutGPS 2020

Die Zertifizierung stellt einen Indikator für ein marktgerechtes Beherbergungsangebot dar. Die rund zwanzig auf Mountainbiker spezialisierten Partnerbetriebe des Stoneman Miriquidi verdeutlichen beispielsweise, wie auch durch destinationseigene Kriterien Qualität gesichert werden kann. Zu den Kriterien für Partnerbetriebe zählen unter anderem die Lage in unmittelbarer Nähe der Route, mindestens ein Grundangebot für Mountainbike-Gäste (Bike-Wash, Bike-Garage, Mini-Werkstatt) sowie ein Gepäcktransport-Angebot.[146]

Diesbezüglich sind sowohl Sachsen als auch die sächsischen Destinationen bereits heute unter Mountainbikern verhältnismäßig bekannt. Laut Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018) steht das Erzgebirge auf Platz fünf der bekanntesten Mountainbike-Regionen Deutschlands, die Sächsische Schweiz auf Platz 13 und das Zittauer Gebirge auf Platz 22.

Zudem trägt eine Vielzahl etablierter Mountainbike-Events zu einer hohen Bekanntheit bei, so beispielsweise der Erzgebirgs Bike Marathon (EBM) – Deutschlands ältester Bike-Marathon – das 24-Stunden Rennen Heavy 24 oder die Deutsche MTB Enduro Meisterschaft (siehe Kasten auf Seite 64).

BENCHMARK INFRASTRUKTUR: POD SMRKEM (TSCHECHIEN)

Als ältester Trailpark Mitteleuropas hat sich Singltrek Pod Smrkem einen Namen gemacht. Dabei gilt der Gründer und Erbauer Tomáš Kvasnicka als Pionier des nachhaltigen und zielgruppenorientierten Trailbaus. Die zwei leichten, sieben mittelschweren und drei schweren Routen sprechen nicht nur eine breite Zielgruppe an. Sie können dank verschiedener Abkürzungen und Kreuzungen auch beliebig kombiniert werden.

[145] Zu den Kriterien gehören neben weiteren Serviceleistungen die Aufnahme von Fahrradgästen für eine Nacht, ein abschließbarer Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht, ein Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung, das Angebot eines vollwertigen Frühstücks, Informationen zum regionalen touristischen Angebot für Radurlauber sowie die Bereitstellung eines Basisreparatursets (Quelle: Bett+Bike Service GmbH 2020).

[146] Tourismusverband Erzgebirge e.V. (2020).

MOUNTAINBIKE-EVENTS IN SACHSEN

April
- Neuseen MTB Trophy: Marathon Rennen

Mai
- Biketestival Erzgebirge: Demo Days

Juni
- Miriquidi Bike Challenge: Marathon-Rennen
- MTB Marathon Dresden: Marathon-Rennen, Kinder-Rennen
- Heavy 24: 24-Stunden-Rennen
- DrahtX: Downhill-Rennen
- Trail Trophy Breitenbrunn: Enduro-Rennen

Juli
- 2much4you: 24-Stunden-Rennen
- Kamm Bike Cross: Marathon-Rennen, Kinder-Rennen
- Deutsche MTB Enduro Meisterschaft: Enduro-Rennen

August
- EBM Erzgebirgs Bike Marathon: Marathon-Rennen, Uphill-Rennen, Kinder-Rennen; ältester Mountainbike-Marathon Deutschlands
- O-See Challenge: Cross Triathlon (Schwimmen, Mountainbike, Laufen)
- 4 Hübel Tour: Marathon-Rennen

September
- Drei Talsperren Marathon: Marathon-Rennen
- Technical Enduro Race: Enduro-Rennen
- Sparkassen Neuseen MTB Cup: Marathon-Rennen, Kinder-Rennen

Oktober
- Adelsberger Bike Marathon: Marathon-Rennen, Staffel-Rennen

Quelle: Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen (2020)

4.1.5 HANDLUNGSFELD KOMMUNIKATION UND VERTRIEB

Im Aktivtourismus zählt das Mountainbiken als Profilthema der TMGS und wird als solches intensiv beworben. Dafür gibt es eine lange Historie: Die erste Mountainbike-Broschüre – Sax Tracks – wurde bereits 2008 veröffentlicht. 2016 erfolgte eine Neuauflage, nun als erlebnisorientiertes Magazin, in dem die beiden Mountainbike-Größen Yvonne Lindecke[147] und André Wagenknecht[148] im Rahmen eines Roadtrips durch Sachsen die Mountainbike-Angebote des Freistaats vorstellen. In der Neuauflage aus dem Jahr 2020 wird das Storytelling fortgesetzt. Nun begeben sich Steffi Marth[149] und Tobias Woggon[150] auf Tour und bereisen in elf Tagen die sächsischen Mountainbike-Hotspots. Diese werden in der Broschüre sowie der begleitenden Website (www.sax.bike) porträtiert. Interviews mit den Machern des Mountainbikens in Sachsen vervollständigen die Präsentation.

Sax Tracks zählt zu den am stärksten nachgefragten touristischen Broschüren der TMGS. Die Beilage in Special-Interest-Magazinen, in den Starterpaketen bei wichtigen Mountainbike-Events sowie der Auftritt auf Messen vervollständigen die Kampagnenarbeit, die regelmäßig Anfragen zu GPS-Daten des Roadtrips generiert.

Auch in den sozialen Medien ist das Thema Mountainbiken auf der Ebene des Freistaates präsent. Alle betrachteten nationalen Wettbewerber betreiben sowohl auf Facebook als auch Instagram ein Profil. Dabei hat Sachsen unter den betrachteten Bundesländern bei Facebook die dritthöchste Reichweite (nach Bayern und Nordrhein-Westfalen), bei Instagram steht es auf Platz sechs. Bei Twitter sind fünf LMOs aktiv, nicht jedoch Sachsen.

Neben der hohen Reichweite sind jedoch auch die Qualität und Quantität der Aktivitäten ein wichtiger Indikator für eine erfolgreiche Kommunikation. Die Quantität ist bei Sachsens Social-Media-Aktivitäten vergleichsweise sehr hoch, qualitativ ordnet sich Sachsen im (insgesamt qualitativ sehr starken) Vergleich etwa im Mittelfeld ein (siehe Abbildung 21).

Hinsichtlich des Mountainbikens ist der Freistaat im Jahr 2019 zwar mit fünf Beiträgen in den sozialen Medien der Spitzenreiter. Insgesamt sind die Aktivitäten aller LMOs aber eher gering (Rheinland-Pfalz: zwei Beiträge; Bayern: ein Beitrag; alle anderen: null), sodass hier hinsichtlich einer stringenten Marktbearbeitung in den digitalen Medien noch Potenzial besteht. Neben den sozialen Medien wirbt die TMGS im **Frischluft Blog** (www.blog.frischluft-sachsen.de) für Outdoor-Aktivitäten in Sachsen. Er dient Reisenden und Einheimischen als Inspirationsquelle und stellt neben den touristischen Leuchttürmen auch Geheimtipps und saisonal passende Aktivitäten vor. In einem begleitenden Tourenportal können Wander-, Rad- und Mountainbike-Touren geplant werden.

Das Bild hellt sich bei Betrachtung der Destinationen und Leuchtturmangebote etwas auf. Zahlreiche Pressereisen, Messeauftritte und Veranstaltungen, intensiv gepflegte Social-Media-Präsenzen, Schaltung von Advertorials und Anzeigen sowie die Zusammenarbeit mit Sponsoren rühren die Werbetrommel für eine Mountainbike-Reise zum jeweiligen Angebot.

Viele österreichische Wettbewerber agieren schon auf Ortsebene mit einem sechsstelligen Kommunikationsbudget für das Mountainbiken (wo LMO-Mittel und Kampagnen von Österreich Werbung noch hinzukommen). Der Vergleich verdeutlicht den

[147] Als Guide und Fahrtechniktrainerin hat die Leipzigerin rund um die Welt viele Trails gesehen.

[148] André Wagenknecht ist ein Weltreisender in Sachen Mountainbike. Er ist zweifacher deutscher Meister im Enduro und Downhill.

[149] Die mehrfache deutsche Meisterin im Fourcross ist im Downhill zu Hause. Als Fahrtechniktrainerin begeistert sie auch andere für das Biken.

[150] Tobias Woggon gehörte zu den schnellsten Racern der Enduro World Series und ist bekannt für seine technische Finesse. In seinen Liveshows „The Spirit of Traveling" gibt er Einblicke in seine Mountainbike-Reisen rund um den Globus. Bei der aktuellen Show ist das Erzgebirge die Heimatdestination.

enormen Nachholbedarf bei der Marktbearbeitung, will man perspektivisch als führende Mountainbike-Destination wahrgenommen werden.

Dies betrifft nicht nur die eingesetzten Mittel für Social Media-Beiträge, Werbung und Suchmaschinen-Marketing, sondern ebenso die Fähigkeit zum datengesteuerten digitalen Marketing, die Konzeption und Umsetzung von zwischen TMGS, den DMOs und den Leistungsträgern verschränkten Customer Journeys sowie die kanalübergreifende Arbeit.

Eine im Detail dezidierte Aufgabenteilung zwischen den Akteuren, definierte Übergabepunkte von Interessenten, zum Teil gemeinsam verwaltete Budgets, intensiv abgestimmte Kampagnen, eine konsequente Absatzausrichtung mitsamt Controlling und ein fundierter Markenaufbau sowie die Markenpflege sind zur Zielerreichung dringend erforderlich. Dies ist ohne nennenswerte und dauernde Investitionen in Ausstattung, Kompetenzen und Formate der Zusammenarbeit nicht zu erreichen; der Mountainbike-Tourismus ist insofern nur exemplarisch.

Im Erzgebirge wurde dies schon vor Jahren erkannt. Mit dem 2019 ins Leben gerufenen Dach **MTB Erzgebirge** (www.mountainbike-erzgebirge.com) entsteht eine von vielen Partnern (DMO, Anbieter, Leistungsträger, Industrie, Szene) getragene Plattform für das gemeinsame Marketing.

BENCHMARK KOMMUNIKATION UND VERTRIEB: WALES

In Wales sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Mountainbike-Angebote entstanden. Dabei kooperieren sehr viele Institutionen in der Vermarktung. So können aktuelle Informationen zu Umleitungen, Streckenschließungen o. Ä. jederzeit auf allen relevanten Kanälen ausgespielt werden – von der Website der walisischen Tourismusorganisation sowie der jeweiligen Anbieter über Natural Resources Wales bis hin zur Themenwebsite www.mbwales.com. Auf diesem Weg sollen die Besucherlenkung optimiert und kritisches Verhalten minimiert werden.

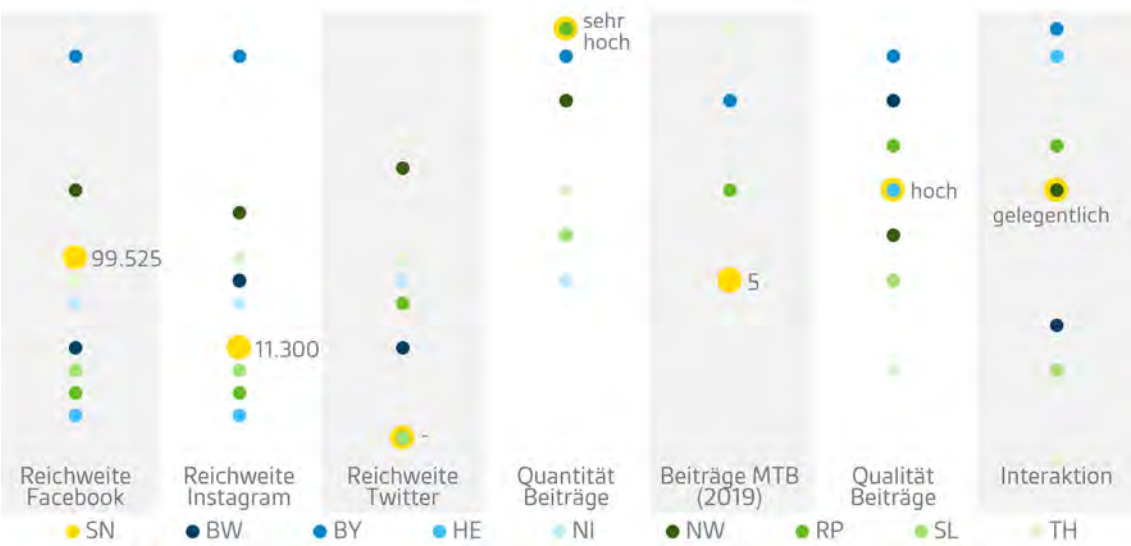


Abbildung 21. Wettbewerbsvergleich Sachsens im Handlungsfeld Kommunikation und Vertrieb
Quelle: absolutGPS 2020

4.2 Nachfrage

Im Rahmen der Erarbeitung dieser Fachplanung wurde eine Sonderauswertung des Mountainbike-Monitors 2018 vorgenommen. Mit einer Datengrundlage aus der Befragung von ca. 12.000 Mountainbikern aus dem deutschsprachigen Raum (Deutschland, Österreich, Schweiz, Südtirol) stellt er die umfassendste Erhebung zum Mountainbike-Gast in Deutschland, seinen Wünschen und Werten dar. Für die Sonderauswertung Sachsen wurden zwei Gruppen betrachtet: einerseits Mountainbiker aus dem deutschsprachigen Raum, die Sachsen als attraktives Ziel für Mountainbike-Reisen erachten, und andererseits sächsische Mountainbiker (siehe Abbildung 22).

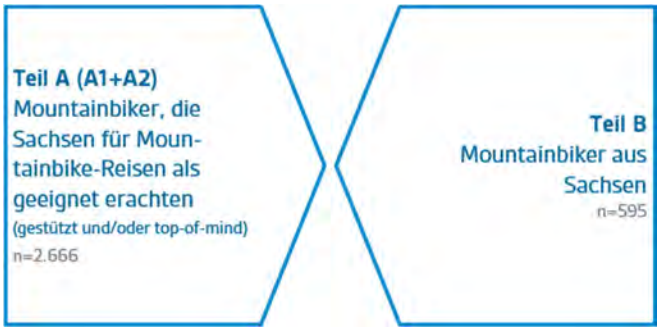


Abbildung 22. Sonderauswertung des MTB-Monitors: Methodik
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2020)

4.2.1 ZIELGRUPPE

Unter jenen, die Sachsen als attraktive Bike-Destination erachten, sind die Segmente FRoDHo und AMEN stark überdurchschnittlich ausgeprägt (siehe Abbildung 23). Die Angebote für diese Zielgruppen (TrailCenter Rabenberg, Black Mountain Bikepark Elstra, Stoneman Miriquidi) sind also bei der Zielgruppe bekannt und ziehen sie in den Freistaat. Zudem deutet der sehr hohe Anteil des Segments FRoDHo unter den Mountainbikern aus Sachsen darauf hin, dass diese vor allem durch Angebote für ebendiese mit dem Sport in Berührung kommen. Im Umkehrschluss besteht im Angebot für die Segmente Tour und MaXC aktuell noch Potenzial.

Der Großteil der Mountainbiker, die Sachsen als attraktive Bike-Destination erachten, kommt aus der Region (Abbildung 24). Weiterhin findet sich eine große Zielgruppe in Süddeutschland und in Nordrhein-Westfalen. Auffällig ist vor allem die hohe Bekanntheit der sächsischen Regionen in der freien Assoziation.

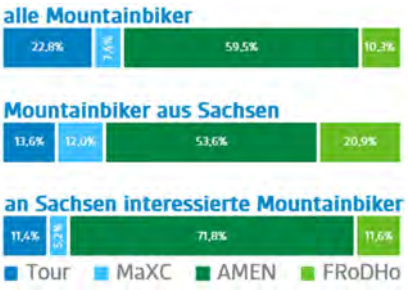


Abbildung 23. Mountainbike-Segmente nach Zielgruppen
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2020)

Mit einem Durchschnittsalter von 34,6 Jahren sind Mountainbiker aus Sachsen im Mittel 1,4 Jahre jünger als alle deutschen Mountainbiker. Es zeigt sich eine starke Ausprägung bei den 31- bis 40 Jährigen. Sie verfügen in der Regel über ein hohes Einkommen und sind bereit, dieses für ihr Hobby auszugeben. Das Durchschnittsalter jener, die Sachsen als geeignete Bike-Destination betrachten, liegt mit 36,6 Jahren über dem deutschen Schnitt. Hier ist etwa jeder Dritte zwischen 31 und 50 Jahre alt.

4.2.2 REISEVERHALTEN

In der Abfrage von Regionen, die sich zum Biken eignen, in freier Assoziation[151] finden sich unter den 35 am häufigsten genannten drei sächsische Regionen und Städte: Erzgebirge (Rang 14), Chemnitz (Rang 32) und Dresden (Rang 33) sowie Sachsen selbst (Platz 27). In der gestützten Abfrage, das heißt der Auswahl aus einer vorgegebenen Liste von 24 deutschen Regionen[152], erreicht das Erzgebirge Platz 9, die Sächsische Schweiz Platz 21.

Deutsche Mountainbiker weisen grundsätzlich eine sehr hohe Reiseintensität auf. Diese wird jedoch durch jene der an Sachsen interessierten Biker noch übertroffen. Entsprechend sind Mountainbiker aus Sachsen überdurchschnittlich oft mit ihrem Bike unterwegs. Effektiv unternimmt jeder Mountainbiker aus der Region mindestens einen Bike-Tagesausflug und zusätzlich mindestens einen Bike-Trip zwischen zwei und vier Tagen im Jahr.

Die Anreisebereitschaft der Biker mit Interesse an Sachsen liegt zwar unter der aller deutschen Mountainbiker, doch 84 Prozent der potenziellen Mountainbike-Gäste sind für einen Bike-Urlaub zu einer Anfahrt von über fünf Stunden bereit. Im Vergleich mit der Potenzialanalyse (im Umkreis von fünf Stunden um Sebnitz, Oberwiesenthal und Bad Düben leben 5,8 bis 8,5 Millionen Biker, siehe Kapitel 4.2.3) ergibt sich ein enormes Marktpotenzial für Bike-Urlaube.

[151] Nennung von Regionen im Freifeld ohne Vorgaben.
[152] Bayerischer Wald, Eifel/Mosel, Erzgebirge, Fichtelgebirge, Frankenwald, Fränkische Schweiz, Harz, Hunsrück/Soonwald, Oberpfälzer Wald, Odenwald, Pfalz/Nordvogesen, Rhön, Sächsische Schweiz, Sauerland, Schwäbische Alb, Schwarzwald, Siegerland, Spessart, Teutoburger Wald, Thüringer Wald, Vogelsberg, Weserbergland, Westerwald, Zittauer Gebirge.

Generell gibt es hinsichtlich der wichtigsten Kriterien für Bike-Urlaube kaum Verschiebungen zwischen den Ansichten der an Sachsen Interessierten und den Durchschnittswerten aller deutschen Mountainbiker. Die in Abbildung 25 dargestellten Kriterien sind für an Sachsen interessierte Mountainbiker wichtiger als für alle deutschen Biker im Schnitt. Daraus lassen sich Themenkompetenzen ableiten, die dem Bundesland im Vergleich zu anderen Reisezielen zugeschrieben werden. Entsprechend verbinden Mountainbiker mit Sachsen also Kultur und Regionalität, aber auch ein gutes Angebot an Testmöglichkeiten und eine ausgeprägte Community. Ein weiterer Ausbau dieser Kompetenzen birgt ein hohes Potenzial zur Stärkung der Marktposition Sachsens.[153]

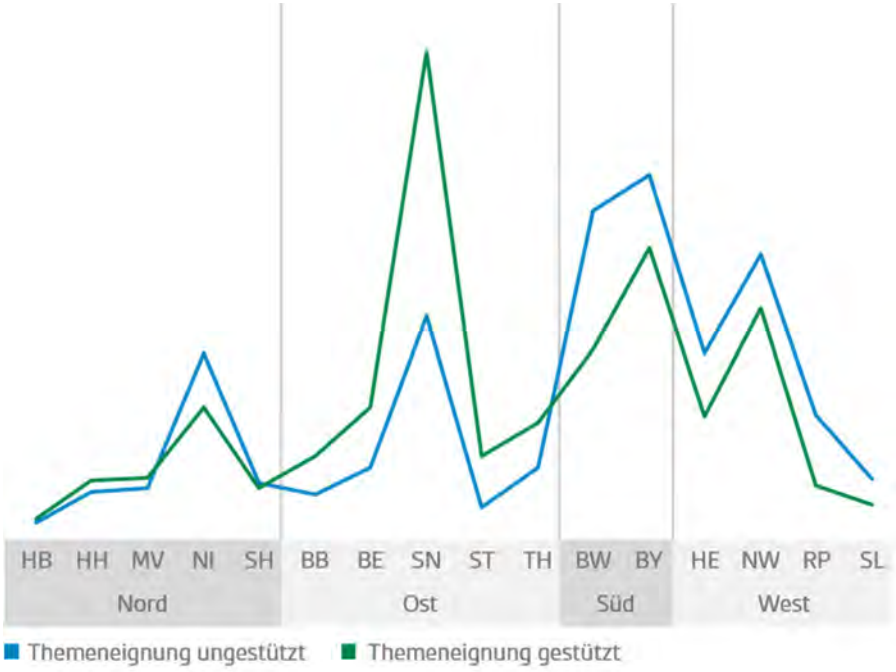


Abbildung 24. Verteilung der Mountainbiker, die Sachsen als attraktive Bike-Destination betrachten
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2020)

Abbildung 25. Für an Sachsen interessierte Mountainbiker wichtigere Kriterien als im Durchschnitt
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2020)

4.2.3 MARKTPOTENZIAL

Zur Einschätzung des Marktpotenzials für den MTB-Tourismus allgemein sowie für spezifische Angebote für einzelne Mountainbike-Segmente ist eine Analyse des Marktes unumgänglich. Durch die Berechnung von Einzugsgebieten nach Fahrzeit mittels Isochronen wird das tatsächliche Nachfragevolumen für die Gebietskulisse genau bestimmt. So wird ersichtlich, wie viele Mountainbiker im Umkreis verschiedener Fahrtzeitzonen um bestimmte Standorte innerhalb Sachsens leben.

Für die Analyse wurden mit Sebnitz, Oberwiesenthal und Bad Düben drei Orte gewählt, die die Gebietskulisse einerseits geografisch in ihrer gesamten Ausdehnung abgrenzen und an denen andererseits bereits Mountainbike-Angebote verfügbar sind oder an denen die Voraussetzungen hierfür gegeben sind.

Dabei zeigt sich, dass in der näheren Umgebung (bis drei Stunden Fahrtzeit) 1,8 bis 2,4 Millionen Mountainbiker leben, die als potenzielle Nutzer der Angebote infrage kommen (siehe Tabelle 6). Im Umkreis von sechs Stunden beträgt das Marktpotenzial bereits bis zu 13,1 Millionen Mountainbiker.[154]

Neben dem allgemeinen Marktpotenzial ist insbesondere das Potenzial der Mountainbiker von Interesse, die bei der Anreise zu einem Bike-Trip (zwei bis vier Tage) oder Bike-Urlaub (ab fünf Tagen) auch eine entsprechende Fahrtzeit in

[153] Siehe hierzu auch Kapitel 4.3.

[154] Berechnung: absolutGPS 2019. Datenbasis: Mountainbike-Monitor 2018 (Identität) und Destination Brand 2017.

Kauf nehmen. Hierbei ergeben sich die in den weiß hinterlegten Zeilen der Tabelle 6 dargestellten Potenziale.

Bereits im engen Einzugsgebiet Sachsens lebt eine große Anzahl an Mountainbikern. Diese stellen eine attraktive Zielgruppe für Tagesausflüge und Kurzurlaube dar. Daneben zeigt der Blick auf die deutschen Mountainbiker, die Sachsen als sehr geeignet zum Mountainbiken erachten, welche Zielgruppen bereits erfolgreich angesprochen werden und wo noch Potenzial besteht.

Neben der quantitativen Bestimmung des potenziellen Marktes lässt sich auch die Verteilung der Mountainbike-Segmente innerhalb der Isochronen bestimmen. So lässt sich ablesen, in welchen Gebieten Interessenten für bestimmte Mountainbike-Angebote vorhanden sind. Dabei gibt es regional teils starke Verschiebungen des schwerpunktmäßigen Auftretens der Mountainbike-Segmente, die sich bereits im Vergleich der drei gewählten Standorte in Sachsen bemerkbar machen. Dies ist beispielhaft in Abbildung 26 für Sebnitz dargestellt. Die Tabellen für alle drei evaluierten sächsischen Orte finden sich in Anlage 7.4.

Mit Blick auf die Wettbewerbsanalyse wird so ein detaillierter Abgleich zwischen Marktvolumina und Wettbewerbsdichte möglich, welcher als Planungsgrundlage der künftigen Ausrichtung des Mountainbike-Angebots dienen kann.

	1 h	1,5 h	2 h	3 h	4 h	5 h	6 h
Sebnitz	**0,12**	**0,26**	**0,59**	**1,80**	**3,70**	**5,79**	**11,14**
Bike-Trip (2–4 Tage)	0,08	0,17	0,43	1,11	1,69	1,82	2,26
Bike-Urlaub (ab 5 Tage)	0,08	0,17	0,42	1,21	2,39	3,69	6,31
Oberwiesenthal gesamt	**0,09**	**0,32**	**0,77**	**2,22**	**4,92**	**8,52**	**13,03**
Bike-Trip (2–4 Tage)	0,07	0,23	0,55	1,41	2,39	2,62	2,60
Bike-Urlaub (ab 5 Tage)	0,07	0,23	0,54	1,50	3,33	5,47	7,40
Bad Düben	**0,20**	**0,40**	**0,94**	**2,41**	**4,53**	**8,46**	**13,07**
Bike-Trip (2–4 Tage)	0,12	0,28	0,65	1,50	2,15	2,59	2,62
Bike-Urlaub (ab 5 Tage)	0,12	0,28	0,64	1,62	3,00	5,38	7,44

Tabelle 6. Anzahl der Mountainbiker im Einzugsgebiet ausgewählter sächsischer Orte
Angaben in Mio. Mountainbikern innerhalb der Fahrtzeitzone. Datenbasis: Mountainbike Tourismusforum Deutschland
Lesebeispiel: Im Umkreis von drei Stunden Fahrtzeit um Sebnitz leben zwar 1,8 Mio. Mountainbiker. Von diesen sind 1,21 Mio. bereit, drei Stunden für einen Bike-Urlaub anzureisen.

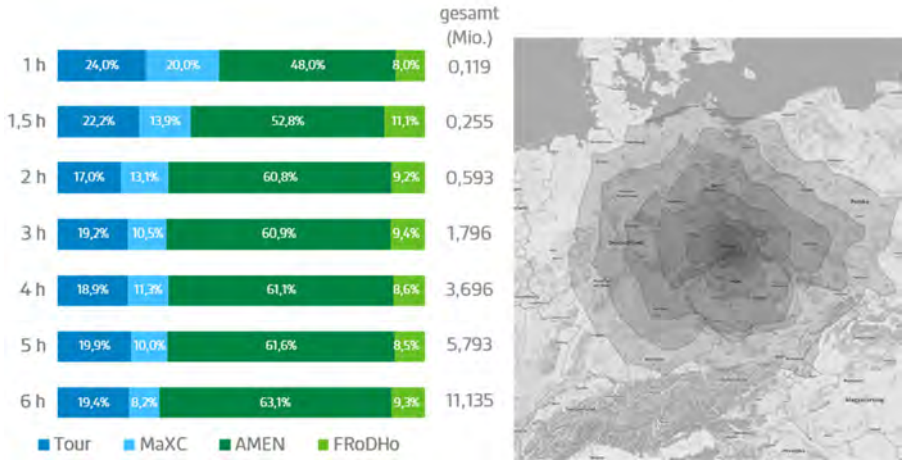


Abbildung 26. Verteilung der Mountainbike-Segmente im Einzugsgebiet von Sebnitz (1–6 h)
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018); n = 10.118

4.3 Stärken-Schwächen-Profil

Als Basis für die künftige Entwicklung lassen sich die derzeitigen Stärken und Schwächen des Freistaats für den Mountainbike-Tourismus wie folgt zusammenfassen:

Stärken	Schwächen
bereits MTB-Leuchtturmprojekte mit überregionaler/internationaler Strahlkraft vorhanden	verhältnismäßig geringe Betriebsdichte, großflächig „Leerraum" mit geringer Infrastruktur
Angebote für alle MTB-Segmente vorhanden, schon jetzt Cluster-Entwicklung mit ergänzenden Angeboten außerhalb der Hotspots (Touren)	Fördermöglichkeiten i. d. R. überwiegend investiv und nur zu Beginn eines Projekts
laufende Weiterentwicklung des Angebots (Traillcenter Sebnitz, Blockline, Pumptrack Bernsdorf)	gebietsweise sehr kleinteilige Waldbesitzstrukturen, dadurch hoher Abstimmungsbedarf mit Eigentümern
hohe regionale Wertschöpfung durch MTB-Angebote; siehe hierzu insbesondere LTV Sachsen (2019)	teils mangelhafte Anbindung
Sax Tracks als hochwertiges und stark nachgefragtes Vorreiterprodukt, AG Aktiv als themenspezifisches Forum etabliert	bisher Verankerung des Themas MTB in Tourismusstrategien der sächsischen Destinationen in der Tiefe nur im Erzgebirge
Anbieter sind mit sportaffiner Zielgruppe vertraut (Wintersport, Wandern, Mountainbike, Rad)	keine definierten Qualitätsstandards, die der gemeinsamen Angebotsentwicklung und -vermarktung zugrunde liegen
für MTB sehr geeignete Topografie (Mittelgebirge)	geringe Anzahl/Dichte an explizit bike-orientierten Betrieben (z. B. bett+bike/bett+bike sport)
zahlreiche Vorreiterrollen: EBM, Sax Tracks, erstes Trailcenter, MTB fest in Tourismusstrategie verankert	kein einheitliches (Geo-)Datenmanagement und keine integrierte Datensteuerung für die Vermarktung und Angebotsplanung
mit MTB Erzgebirge besteht bereits eine regionale Marke für das MTB-Angebot mit hohem Potenzial	z. T. Fehlen der Szene bei den Produkten im ländlichen Raum
Innovation, Industrie und Forschung im Bereich Rad/MTB in Sachsen (siehe Seite 54) → einige Hidden Champions	bisher teils mangelndes gegenseitiges Verständnis für die Aufgaben der beteiligten Akteure
Entwicklungsräume mit bisher mäßiger aktivtouristischer Erschließung (Lausitz, Zittauer Gebirge, Osterzgebirge …)	geringe Personalausstattung der DMOs im Verhältnis zu Aufgabenbereichen, insb. in Produktmanagement und dig. Marketing
sehr hoher TrustScore (hohe Zufriedenheit mit Beherbergungsbetrieben)	
viele aktive Vereine, die schon heute z. T. in Pflege und Entwicklung von Angeboten involviert werden	
starke und engagierte Szene → Bereitschaft, sich einzubringen (starker Rückhalt „von unten")	
v. a. im Osten Sachsens starke FRoDHo-Szene	
vielfältiges ergänzendes Angebot: (Industrie-)Kultur, Kulinarik, Städte, Natur … → v. a. für Tour und AMEN sehr relevant	
viele (thematische, geografische …) Möglichkeiten zur grenzüberschreitenden Angebotsentwicklung (teils schon genutzt, weiteres Potenzial gegeben)	


FOX
DT SWISS

5. Handlungsempfehlungen

Die Chancen für die fokussierte Entwicklung des Mountainbike-Tourismus in Sachsen stehen gut: Die Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 1.2) und Marktentwicklung (vgl. Kapitel 2) sind förderlich, die Anforderungen sind erfüllbar (vgl. Kapitel 3), für die Weiterentwicklung steht der Freistaat heute auf einem soliden Fundament (vgl. Kapitel 4).

Auf dem Weg zu einer der führenden grenzübergreifenden Mountainbike-Destinationen beschreibt die Fachplanung nachstehend die Vision für die langfristige Entwicklung bis 2030. Sie bietet damit Orientierung für grundsätzliche und operative Entscheidungen.

Darauf aufbauend benennen ab Seite 71 Schlüsselmaßnahmen kurz-, mittel- und langfristige Handlungsbedarfe in fünf Schwerpunkten. Für ein besseres Verständnis werden für jeden Schwerpunkt zunächst die Ausgangslage und die Vision für 2030 beschrieben – die Maßnahmen helfen, Schwächen und Risiken zu begegnen und sich aktuell bietende Chancen für die Etablierung des Freistaats an der Marktspitze zu nutzen (siehe Abbildung 27).

Die Fachplanung beschreibt den Stand Anfang 2021 in einem dynamischen Gesellschaftsumfeld. Nicht nur die Coronapandemie mit ihren Auswirkungen auf die organisatorischen Strukturen, auch Herausforderungen durch Klimawandel, digitale Transformation, demografischen Wandel und Bewegungsmangel wirken auf die Handlungsspielräume und -möglichkeiten.

Umso wichtiger wird es sein, ein konstantes Strategiemonitoring zu etablieren, den strategischen Ansatz und externe Einflüsse regelmäßig zu überprüfen und die Ziele und den Maßnahmenkatalog ggf. flexibel anzupassen.

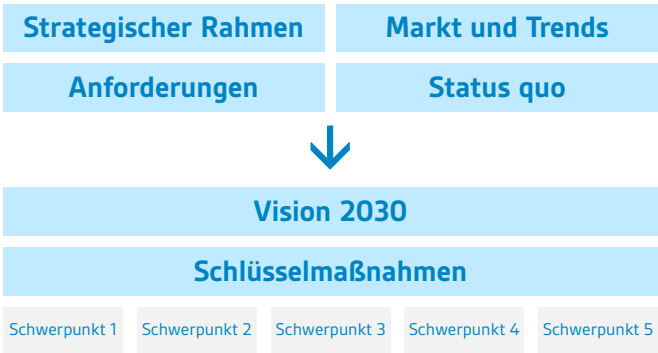


Abbildung 27. Analyse als Grundlage von Vision 2030 und Schlüsselmaßnahmen
Quelle: absolutGPS 2021

Die mit dem Beirat abgestimmte Vision beschreibt eine integrierte Strategie mit dem Ziel einer Clusterbildung an der Schnittstelle touristischer Arbeitsfelder mit anderen Bereichen. Sie adressiert viele Akteure, Partner und gesellschaftliche Gruppen. Dazu zählen neben all jenen, die im Beirat mitgewirkt haben, zusätzlich z. B. auch Bildungsträger oder Sportvereine. Dabei haben die Akteure unterschiedliche Aufgaben und Steuerungsmöglichkeiten in den jeweiligen Handlungsfeldern (vgl. Kapitel 1.3). Durch ein untereinander abgestimmtes, an den jeweils priorisierten Zielen ausgerichtetes Handeln kann die Vision gemeinsam zum Erfolg geführt werden.

Vision

Ausgewogen. Systematisch.
Eng vernetzt.
Sachsen zählt zu den führenden
Mountainbike-Destinationen.
Das heißt, es spielt in einer Liga
mit beispielsweise Graubünden,
Schottland und Südtirol.

- **Dazu bietet Sachsen das ausgewogenste Mountainbike- sowie Bike-Angebot[155] in Deutschland.** Vom Einsteiger bis zum hoch ambitionierten Amateur finden sich hier adäquate Angebote. Sachsen bleibt die für alle offene, niedrigschwellige Mountainbike-Region, wo alle unabhängig von ihrer Ausrüstung, Fahrtechnik und Kenntnissen willkommen sind und sich aufgehoben fühlen.
- **Es ist die Region, die Biken am systematischsten entwickelt.** Nirgendwo sonst wird der Mountainbike-Tourismus so konsequent entwickelt. Unter anderem dadurch werden landschaftliche „Schwächen" (Fehlen einer alpinen Landschaft) aus Sicht der Kernzielgruppe ausgeglichen. Natürlich gibt es auch woanders großartige Mountainbike-Angebote. Sachsen zeichnet sich jedoch durch eine konsequente zentrale Steuerung und hohe regionale Ausgestaltung der gemeinsamen Strategie aus.
- **Ein zeitgemäßes, die Nachfrage adäquat bedienendes Angebot führt zu Erfolg.** Durch enge Vernetzung und intensive Zusammenarbeit ist eine „führende" Marktposition greifbar. Dazu gibt die Fachplanung wichtige Meilensteine, Schlüsselmaßnahmen und Handlungs- und Entscheidungskorridore vor. Hier ist erfasst, was erreicht werden soll und welche Ansätze am schnellsten und effizientesten zu diesen Zielen führen.
- **Die Entwicklung Sachsens zu einer führenden Mountainbike-Destination bedeutet einen starken Zugewinn für viele Gruppen:** für die Gäste, für die Mountainbike-Szene und die Bevölkerung, für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft, für den Naturschutz, für die Grundbesitzer, für die Bike-Industrie und für die Gesundheitswirtschaft.
- **Bei seiner Entwicklung setzt Sachsen nicht nur im Freistaat auf eine enge Vernetzung, sondern sucht gezielt die grenzübergreifende Zusammenarbeit.** Es werden Großräume mit eigenem Profil und klarer Spezialisierung entwickelt. Der Freistaat sieht sich als Herz und Motor des MTB:Belt.[156] Die eigene Entwicklung soll in diese Großregion abstrahlen und sie als eine der weltweiten Sehnsuchtsdestinationen im Bereich Mountainbike positionieren. Davon wird Sachsen außerordentlich profitieren.
- **Sachsen ist Kulturland, auch im Aktivtourismus.** Alle Bike-Produkte haben ein klar erkennbares kulturelles Profil und stützen die touristische Kernpositionierung des Freistaates. So gelingt in der Zukunft eine immer engere Vernetzung und gegenseitige Förderung von Kultur- und Aktivtourismus.

Diese **Schwerpunkte** helfen bei der Verwirklichung der Vision und werden auf den nächsten Seiten ausführlich dargestellt:

- Schwerpunkt 1: Konzentrierte Angebotsentwicklung und Besucherlenkung
- Schwerpunkt 2: Hohe Qualität und ausgezeichnete Umsetzung
- Schwerpunkt 3: Hohe Anziehungskraft und intensive Marktbearbeitung
- Schwerpunkt 4: Intensive Einbindung der (sächsischen) Mountainbike-Szene
- Schwerpunkt 5: Ganzheitliche Entwicklung

155 Vgl. Kasten „Biken als Lebensgefühl" auf Seite 26.

156 Siehe Kasten Seite 15.

Schwerpunkt 1: Konzentrierte Angebotsentwicklung und Besucherlenkung

AUSGANGSPUNKT

- Industriell und klimabedingt befinden sich alle sächsischen Räume in einem Strukturwandel, der den ländlichen Raum sowie die Braunkohletagebau-Folgelandschaften[157] besonders betrifft. Der Erhalt bzw. Ausbau der Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie der Erholungs- und Erlebnisqualität für die Gäste und Bevölkerung zählt zu den übergeordneten Zielen der Tourismusstrategie des Freistaates. Die Reduktion der hohen saisonalen Variabilität und der Abhängigkeit vom Wintersport sind von zentraler Bedeutung.
- Stand 2020 verfügt Sachsen über wettbewerbsfähige, vom Markt gut angenommene mountainbike-touristische Produkte, Angebote und Events für Gäste und Einheimische.
- Ihre Träger haben jeweils etwa zehn Jahre Betriebserfahrung – ein beachtlicher Vorsprung gegenüber vielen Wettbewerbern im nationalen Markt. Erkennbar ist: Die Produkte sind in ihrem Lebenszyklus fortgeschritten. Neue Impulse und eine strategische Weiterentwicklung sind notwendig.
- Starkes Wachstum in der Fläche erfährt der Mountainbike-Markt durch Einsteiger, die vom klassischen Touren- und Trekkingradfahren kommen. Die Segmente und Nutzungsarten des Mountainbikens werden sich weiter differenzieren. Der starke Trend zum E-Bike, der alle Radtypen erfasst hat, beschleunigt diese Entwicklung sowohl auf der Ebene der Fahrzeuge als auch auf der des Sports.
- Unter Mountainbikern, die Sachsen als zum Biken geeignet erachten, ist der Anteil des Segments AMEN überdurchschnittlich hoch. Ein im Bundesvergleich sehr hoher Anteil des Segments FRoDHo unter den Mountainbikern aus Sachsen zeigt, wie stark und fahrtechnisch fortgeschritten die Szene im Freistaat ist.
- Aus der Perspektive der verschiedenen Mountainbike-Segmente verfügt der Freistaat im Moment nur über je ein Leuchtturmangebot. Auch in den angrenzenden Regionen (Bayern, Polen, Thüringen und Tschechien) entstehen punktuell sehr wettbewerbsfähige Angebote.
- Mountainbiker sind multisportive Gäste: Jeweils etwa drei Viertel haben auch Interesse an den Urlaubsthemen Radfahren, Wandern und Aufenthalt am Wasser, etwa die Hälfte an Wassersport und Klettern, jeder Dritte am Reiten.[158] Touristisch ist das Biken eines von mehreren bedeutenden Aktivtourismus-Angeboten im Freistaat. Daneben gibt es vielfältige weitere Nutzungsansprüche an die Grundflächen, auch durch die (sächsischen) Freizeitnutzer selbst, die häufig mehrere Bewegungsformen regelmäßig ausüben.
- Das Wachstum des Radfahrens (einschließlich Mountainbiken), des Straßenverkehrs allgemein und weiterer beliebter liniengebundener Freizeitaktivitäten (wie Spazieren, Laufen, Wandern und Reiten) erhöht die Frequenz von Begegnungen. Sowohl an Knotenpunkten als auch auf gemeinsam genutzten Wegen kann dies bei ungünstiger Gestaltung zu einem überproportionalen Zuwachs von Konflikten und Unfällen führen.
- Das Interesse am Aufenthalt in der Natur und ihrem Schutz sowie für Umweltbildung ist unter Mountainbike-Gästen signifikant stärker ausgeprägt (15 bis 20 Prozent stärker) als in der Gesamtbevölkerung.[159]
- Im Zuge der digitalen Transformation stehen auf zahlreichen digitalen Outdoor-Plattformen für den Freistaat mehrere Hunderttausend Routenvorschläge zur Verfügung; einige Plattformen bieten ein Routing für Naturräume an. In aller Regel finden die geltenden Gebote und Einschränkungen für die Nutzung geschützter Naturräume bei diesen Vorschlägen keine Berücksichtigung, da diese fast nie digital zur Verfügung stehen.

[157] In den Destinationen Oberlausitz und Leipzig Region.
[158] Vgl. inspektour GmbH (2017).
[159] Ebd.

IM JAHR 2030 ...

- ... konzentriert sich das Mountainbike-Tourismusangebot im Freistaat auf regionale Schwerpunkte, vorwiegend in den grenzübergreifenden Entwicklungsräumen Vogtland/Fichtelgebirge, Erzgebirge/Miriquidi (Krušné hory), Sächsisch-Böhmische Schweiz (Českosaské Švýcarsko), Lausitzer Gebirge (Lužické hory) sowie die Großstädte Dresden, Leipzig und Chemnitz.
- ... findet jedes Mountainbike-Segment im Freistaat mehrere Leuchtturm-Angebote, sodass die jeweilige Reise zu mehreren Zielen gehen kann. Gleichzeitig können Bike-Reisende, die an einem Standort bleiben wollen, in der Kombination mit anderen aktivtouristischen Highlights genug Erlebnisangebote für einen mindestens einwöchigen Aufenthalt finden.
- ... findet in jeder bike-spezialisierten Destination mindestens eine jährliche Bike-Veranstaltung mit (inter-)nationaler Strahlkraft statt, die aktive Sportler und Zuschauer anlockt und auf die Positionierung der Destination einzahlt.
- ... erfolgt die Besucherlenkung maßgeblich nach dem Paradigma attraktiver, hochqualitativer Produkte und Angebote.[160] Gleichzeitig ist in den Destinationen abgestimmt, welche Räume bewusst von der Entwicklung ausgenommen und beruhigt werden.

  ... sind alle Knotenpunkte, das heißt Kreuzungen und Einmündungen, und parallele Führungen von Mountainbike-Anlagen und Wegen und Wegen anderer Nutzergruppen nach der individuellen Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmenden sicher und eindeutig gestaltet. Die Sicherheit genießt Priorität, gleichzeitig ist der Verkehrsfluss gewährleistet und sind Nutzungskonflikte unwahrscheinlich.
- ... hat jede Nutzergruppe die Gelegenheit, ihre gerade ausgeübte Freizeitaktivität mit Freude und erholungsfördernd, das heißt wenig gestört, auszuüben. Ebenso wie Mountainbiker haben Wanderer, Reiter und weitere Nutzer Raum für ihr Flow-Erleben.
- ... sind die jeweiligen Aspekte für das sichere und umweltschonende Biken für jedes Segment unter den Ausübenden bekannt und allgemein gelebte Praxis. Wo angebotsbezogen stimmig, werden die Kontaktpunkte entlang der Customer Journey zur Umweltbildung genutzt.
- ... stehen die Regeln für die Nutzung aller geschützten Naturräume im Freistaat strukturiert, nach internationalen Vorgaben standardisiert, maschinenlesbar und frei nutzbar so leicht zugänglich zur Verfügung, dass sie von den führenden Outdoor-Plattformen mehrheitlich in ihr Endkundenangebot integriert werden.

[160] Vgl. zur Einrichtung § 6 II 4 SächsWaldG i. d. F. v. 11.5.2019.

SCHLÜSSELMASSNAHMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM SCHWERPUNKT 1

Kurz-/mittelfristig

- Breite Information der (Fach-)Öffentlichkeit über die Grundaussagen, Vision, Schwerpunkte und Arbeitshilfen der Fachplanung.
- Stärkung der heute schon guten Produkte und Angebote hinsichtlich Infrastruktur, Produktentwicklung und Marktbearbeitung.
- Besucherlenkung funktioniert häufig besonders gut, wenn die gewünschten Zielgruppen ein aus ihrer Sicht zeitgemäßes Infrastrukturangebot[161] vorfinden. Das Formblatt Projektskizzen (Anlage 5a) hilft dabei.
  - → Aufbau einer aktuellen Sammlung guter Beispiele für die Infrastruktur bzw. die Gestaltung kritischer Stellen.
  - → Berücksichtigung der vor Ort häufig auftretenden Nutzungsgruppen bei der Planung, Umsetzung, Bewirtschaftung und Instandhaltung und proaktive Verhinderung von Konfliktstellen.
  - → Zügige Entschärfung etwaig neu auftretender Konfliktstellen und Nutzungskonflikte unter Einbezug von Vertretern der jeweilig betroffenen Nutzungsgruppen.
- Priorisierung der Bike-Events in der Region und Festlegung, welche künftig maßgeblichen Botschaftercharakter für die Schwerpunktregion haben und daher ggf. besonders unterstützt werden.[162]
- Erarbeitung und konsequente Anwendung einer Arbeitshilfe zur Vermittlung und Bewerbung einer sicheren, rücksichtsvollen und umweltschonenden Praxis bei der Darstellung des Mountainbikens in Text und (Bewegt-)Bild (das heißt beispielsweise konsequente Helmnutzung, situationsadäquate Fahrtechnik, kein Staub-/Dreckspritzen [„Roosting“]).

[161] Die Infrastruktur ist z. B. gemessen an den Anforderungen des jeweiligen Segments einladend, selbsterklärend und fehlerverzeihend so zu gestalten, dass sich Nutzer unterschiedlichen Fähigkeits- und damit häufig auch Geschwindigkeitsniveaus aufgehoben fühlen. Reserven für die flexible Reaktion auf neue Entwicklungen sind einzuplanen. Eine hochqualitative Infrastrukturausstattung ist auch für den ruhenden Verkehr notwendig. Sie unterscheidet sich je nach Bike-Segment und umfasst z. B. gut gelegene, komfortabel nutzbare, witterungsfeste und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten, Schließfächer, Umkleiden, Duschen, Mini-Werkstätten sowie die Ausstattung mit Breitband-Internet.

[162] Mit dem MTB Sachsen Cup sind seit 2020 alle sächsischen Mountainbike-Marathon-Rennen in einer Serie vereint.

Langfristig

- Schaffung von neuen Leuchtturm-Angeboten für die Bike-Segmente mit Eignung für Anfänger bis hoch ambitionierte Amateure.[163]
- Um Gefahren- und Konfliktstellen frühzeitig zu erkennen und negativen Auswirkungen im besten Fall vorab begegnen zu können, bedarf es eines strukturierten Besuchermonitorings. Durch die Arbeit auf einheitlicher Basis werden die Ergebnisse und Erfolge von Interventionen (z. B. beim Konfliktmanagement) zwischen den Regionen vergleichbar und der institutionelle Erfahrungsaustausch gefördert.
  - → Erarbeitung eines einheitlichen Modells für das Besuchermonitoring auf Basis existierender Leitlinien.
  - → Dauerndes Monitoring von Nutzungsfrequenzen, Nutzungsmustern sowie Konflikten.
  - → Datenbasierte Entwicklung von Maßnahmen im Dialog zwischen allen betroffenen Akteuren, um der gleich verteilten, ungesteuerten Nutzung der Fläche zu begegnen.
- Abstimmung über und ggf. Erarbeitung eines Besuchermanagementkonzepts[164] für jedes Entwicklungscluster[165] hinsichtlich der Freizeitnutzung.
- Umsetzung von Maßnahmen zur Umweltbildung – z. B. Mountainbike-Touren für Gäste mit Forst- und Naturschutzvertretern, bei denen über den Waldumbau, den Klimawandel und Naturschutzfragen informiert wird.
- Abstimmung über und Erarbeitung eines breit abgestimmten Master- bzw. Entwicklungsplans für jeden grenzübergreifenden mountainbike-touristischen Entwicklungsraum, der die Entwicklungsschwerpunkte bis 2040 beschreibt.
- Digitalisierung und allgemein zugängliche Veröffentlichung aller in den Schutzgebieten geltenden Nutzungsregeln und -einschränkungen.[166]

---

[163] Sachsenweit sollten insgesamt – passend verteilt über die Schwerpunktregionen – je ein bis zwei Leuchtturm-Angebote für die Bike-Segmente Tour, AMEN und FRoDHo (siehe Kapitel 2.1 Markt und Zielgruppen zu den Anforderungen) geschaffen werden. Durch Aufruf zur Einreichung von Angebots-/Produktskizzen laut „Entwicklungsschema" (Anlage 5a) können wertvolle Projektideen in den Regionen entstehen.

[164] Ein umfassendes Besuchermanagement umfasst die vier Ebenen Besuchermonitoring, Besucherinformation/-kommunikation, Besucherlenkung und Angebotsgestaltung.

[165] Siehe Kapitel 3.1.3 Mountainbike-Entwicklungsräume.

[166] Zur Integration in die von den Endnutzern verwendeten Outdoor-Plattformen ist die strukturierte, nach internationalen Vorgaben standardisierte, maschinenlesbare und frei nutzbare Abbildung essenziell. Der gemeinnützige Verein Digitize the Planet e. V. entwickelt seit Mitte 2020 ein Abbildungsformat und eine frei zugängliche Redaktionsbenutzeroberfläche und Datenbank für diese Zwecke.

Schwerpunkt 2:
Hohe Qualität und ausgezeichnete Umsetzung

AUSGANGSPUNKT

- Mit der Tourismusstrategie 2025 liegt eine übergeordnete Zieldefinition, mit der Fachplanung eine Vision und Entwicklungsleitlinie für den Mountainbike-Tourismus in Sachsen vor.
- Die aktuellen Leuchtturmangebote zeichnen sich durch ein hohes Qualitätsbewusstsein der Betreiber aus. Zum Teil sind sie im Wettbewerbsvergleich führend. Eine stetige, an der Marktentwicklung orientierte Qualitätsverbesserung ist nötig.
- Die Leuchtturmangebote und die jeweiligen Destinationen entwickeln den Mountainbike-Tourismus zum Teil parallel und ohne intensive Abstimmung. Die Customer Journeys und touristischen Serviceketten sind in der Folge auch im Wettbewerbsvergleich bisher nur unterdurchschnittlich aufeinander abgestimmt.
- Die An- und Abreise erfolgen beim Mountainbike-Tourismus deutschlandweit zu etwa 80 Prozent mit dem Pkw.[167] Die Mitnahme vielfältiger eigener Ausrüstung, gepaart mit v. a. im ländlichen Raum häufig unzureichenden Taktungen des ÖPNV (falls angebunden) und unzulänglichen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme begünstigen dieses Verhalten.
- Durch ihre großen Aktionsradien verdeutlichen Mountainbike- und E-Bike-Gäste die Notwendigkeit für smarte Destinationen[168] mehr denn je. Dabei helfen die durch die digitale Transformation möglichen digitalen Werkzeuge. Sie ermöglichen erst individuelle, datengesteuerte Customer Journeys und Reiseketten verlangen gleichzeitig aber auch eine gut abgestimmte Zusammenarbeit.
- Durch die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Staatsbetrieb Sachsenforst und dem LTV Sachsen gibt es eine Grundsatzvereinbarung hinsichtlich der touristischen Zusammenarbeit.
- Der Beitrag des Mountainbike-Tourismus zur regionalen Wertschöpfung ist an den beiden Beispielen Stoneman Miriquidi und TrailCenter Rabenberg vom LTV Sachsen in einer Studie exemplarisch belegt.
- Der Interessenausgleich und die Zusammenarbeit zwischen Grundbesitzern, Behörden (einschließlich Naturschutz) und Tourismus sind bei der Konzeption, der Umsetzung und der Bewirtschaftung von Mountainbike-Angeboten verbesserungsfähig.[169]

---

[167] Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2015).

[168] Smarte Destinationen orchestrieren den Dreiklang aus Mensch, Raum und Angebot mit digitalen Instrumenten. Für die individuellen Nutzerbedürfnisse bieten sie differenzierte Produkte und Leistungen in variablen, d. h. nicht administrativ, sondern vom Verhalten und der Wahrnehmung der einzelnen Gäste abhängigen geografischen Erlebnisräumen. Dafür verfügen sie für alle wesentlichen Kontaktpunkte, Prozesse und Aufgaben über aktuelle, miteinander integrierte (Verhaltens-)Daten und Kennzahlen. Sie nutzen diese für die permanente dynamische Steuerung und Verbesserung des Angebots, der Vermarktung und Besucherlenkung im Interesse der Gäste und der Anliegen der einheimischen Bevölkerung.

[169] Unbenommen der Kooperationsvereinbarung zwischen dem Staatsbetrieb Sachsenforst und dem LTV Sachsen, durch die ein wichtiger Partner des Mountainbike-Tourismus formal eingebunden wird.

IM JAHR 2030 …

- … zählt Sachsen grenzüberschreitend zu einer der führenden Mountainbike-Destinationen.
- … erfahren die Gäste jedes Mountainbike-Segments vor Ort eine herausragende Qualität, die ständig erkennbar weiterentwickelt wird.
- … ist ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit der Grundstein beim Betrieb bestehender sowie bei der Entwicklung neuer MTB-Angebote im Freistaat.
- … verfügen alle mit dem Thema befassten Destinationen über ein Mountainbike-Handlungskonzept.
- … sind die Akteure im Freistaat umfassend hinsichtlich des Bike-Tourismus qualifiziert und arbeiten, wo überall möglich, standardisiert, leitliniengestützt und zentral unterstützt an ihrer Angebotsqualität.
- … sind die Vision angemessen stützende Fördermittel für die Planung, Konzeption, Umsetzung, Bewirtschaftung und Ertüchtigung für die Beteiligten in der Praxis leicht zugänglich und nutzbar.
- … werden die bike-touristische Infrastruktur und das Angebot durch miteinander integrierte digitale Daten, Systeme, Prozesse und Kennzahlen effizient und effektiv geplant, umgesetzt, dynamisch gesteuert und optimiert.[170]
- … verfügen alle Leuchtturm-Angebote und die Destinationen über eine vergleichbare, permanent integrierte Erfolgssteuerung und -kontrolle hinsichtlich des Mountainbike-Tourismus.
- … sind die Leuchtturm-Destinationen adäquat ausgestattet und insbesondere zwei sächsische Destinationen als „Top Bike Destination“ klassifiziert.[171]
- … ist die Anreise mit dem ÖPNV für Mountainbike-Gäste, insbesondere zu den Leuchtturm-Angeboten, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Variante.
- … zeichnet sich die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren und die Umsetzungsqualität durch Transparenz, abgestimmte Zielstellungen, kurze Wege, Vertrauen und etablierte Abläufe aus.
- … ist der Mountainbike-Tourismus Bestandteil in der fachspezifischen Forschung und Lehre in Sachsen.

[170] Das Beispiel gemeinsam genutzter Wegenetze, die Ansprüche vieler Interessengruppen erfüllen und gleichzeitig aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive optimalen Nutzen stiften sollen, illustriert die Zusammenhänge und Vorteile: Die frühzeitige Information über Wegesperrungen, ihre digitale Abbildung, die Ausweisung von Umleitungen sowie die zügige Wiederherstellung des Ausgangszustandes verursachen aus Sicht von Waldbewirtschaftern gegenüber einem mit anderen Bewirtschaftern unabgestimmten Vorgehen objektiv Mehraufwand. Gleichzeitig reduzieren sie die Einschränkungen z. B. hinsichtlich der touristischen Leistungserbringung und Wertschöpfung häufig deutlich, sodass der Mehraufwand in Summe geringer ausfällt als die aus unabgestimmtem Vorgehen resultierenden Schäden und Imageverluste. Bei der Erarbeitung von Kooperationsmodellen und -prozessen kann auf vielfältige Erfahrungen beim gemeinsamen Netzmanagement zum Beispiel in der Energiewirtschaft oder im Eisenbahnwesen zurückgegriffen werden.

[171] Führende deutsche Mountainbike-Destinationen arbeiten in dieser Qualitätsinitiative seit 2020 zusammen.

SCHLÜSSELMASSNAHMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM SCHWERPUNKT 2

Kurz-/mittelfristig

- Erarbeitung eines Modells zum Interessenausgleich zwischen den Anforderungen der touristischen Anbieter und den jeweiligen (privaten) Grundeignern und sonstigen Bewirtschaftern.[172]
- Erfolgssicherung durch ein Umsetzungsmanagement (vgl. Exkurs zur Zusammenarbeit auf der folgenden Doppelseite), Monitoring der Wirksamkeit, und soweit nötig, Kurskorrektur.
- Jeweils Benennung eines Ansprechpartners für die Entwicklung des Mountainbike-Tourismus bei den Landkreisen in den Entwicklungsräumen.
- Verankerung des Mountainbike-Tourismus in den jeweiligen Destinationsstrategien der den Schwerpunktregionen zugeordneten DMO.
- Prüfung der Ausstattung der Strukturen für den Mountainbike-Tourismus.
- Gründung jeweils einer Arbeitsgruppe Mountainbike zur abgestimmten regionalen Entwicklung des Mountainbike-Tourismus in allen DMO der Entwicklungsräume (dazu zählen u. a. DMO, Verwaltung, Naturschutz, Grundeigner, Forst, Leistungsträger, ggf. das Umsetzungsmanagement).
- Austausch zwischen diesen Arbeitsgruppen im Sinne der koordinierten Umsetzung der Fachplanung.
- Erarbeitung sachsenweiter Arbeitshilfen für die naturschutzfachliche Genehmigung mountainbike-touristischer Infrastruktur.[173]
- Zentrale Beobachtung des Marktes und Berücksichtigung neuer Entwicklungen: Insbesondere die fortschreitende Differenzierung der Bikes und die daraus resultierenden Anforderungen an die Infrastruktur müssen aufgrund der zeitaufwendigen Anpassungsmaßnahmen und vor allem zwischenzeitlich möglicher Nutzungskonflikte rechtzeitig erkannt werden.
- Mindestens für die Leuchtturm-Angebote Erhebung von jährlichen Nutzungszahlen und qualitativem Feedback zur Optimierung von Produkt und Vermarktung (Qualitätsmanagement).
- Regelmäßige breite Kommunikation aktueller Daten über die Entwicklung des Mountainbikens und des Mountainbike-Tourismus zur Steigerung des öffentlichen Bewusstseins für den Wirtschafts- und Standortfaktor.

[172] Z. B. durch einen Runden Tisch unter Verbandsvertretern zur Auslotung möglicher Kompromisse und Gestaltungsansätze.

[173] Anregung bieten z. B. die Leitfäden, Planungs- und Arbeitshilfen bei der Bewältigung der naturschutzfachlichen (artenschutzrechtlichen) Planungs- und Untersuchungsanforderungen für die Bearbeitung von Zulassungsanträgen im Bereich der Windenergie.

Langfristig

- Leitlinienbasierte Arbeit[174] zur Sicherung und Weiterentwicklung der Qualitätsbasis in allen Handlungsfeldern (vgl. Kapitel 1.3).
  - → Erstellung, Umsetzung und permanente Weiterentwicklung von Qualitätsvereinbarungen mit den jeweiligen Akteuren unter Rückgriff auf schon existierende nationale und internationale Standards, Kriterien, Prozesse und Arbeitshilfen, die an die Situation und Zielstellung im Freistaat angepasst werden.
  - → Leitlinienbasierte Arbeit bei Konzeption, Planung, Umsetzung und Betrieb als Bedingung für etwaige Förderungen und Unterstützungsleistungen.
  - → Schaffung zusätzlicher Anreize durch erhöhte Förderquoten bzw. verbesserte Unterstützung für die dauernde Teilnahme an Klassifizierungs- und Zertifizierungssystemen, wenn diese geeignet sind, eine fortlaufende Qualitätssicherung und gegebenenfalls -verbesserung zu gewährleisten.
- Regelmäßige Evaluation der Umsetzung der Fachplanung und ggf. Anpassung.
- Ausbau und Bewerbung der Kapazitäten für die (touristische) Fahrradmitnahme (einschließlich E-Mountainbike) im ÖPNV.
- Sicherung der Qualifikation der mit dem Bike-Tourismus befassten Fachkräfte in Sachsen.
  - → Prüfung von Modellen für die berufsbegleitende Qualifikation und Weiterbildung.
  - → Aufbau eines Netzwerks zur mit Aktivtourismus befassten Berufsakademie sowie Hochschulen und Universitäten im Freistaat (und darüber hinaus) mit dem Ziel einer Schwerpunktbildung Aktiv-/Bike-Tourismus in Forschung, Qualifikation und Praxistransfer.

[174] Leitlinien definieren ein Mindestqualitätsniveau und helfen dabei, den Mountainbike-Tourismus in Sachsen effizient, an den Dimensionen der Nachhaltigkeit ausgerichtet, auf einem an die aktuellen Anforderungen des Marktes angepassten Niveau zu gestalten. Dazu zählen neben den Anforderungen an die Infrastruktur (vgl. Fußnote 170 auf Seite 79) z. B. Kriterien und Arbeitshilfen für bike-freundliche Betriebe (neben Beherbergung und Gastronomie inkl. ergänzender Leistungsträger aus dem Einzelhandel zur Verbesserung der Angebotsdichte). Ein Abgleich mit den vereinbarten Qualitätsansprüchen für weitere volumenstarke Aktivtourismusformen (v. a. klassischer Radtourismus und Wandern) ist sinnvoll.

Exkurs: Zusammenarbeit bei der Umsetzung von Mountainbike- und Radkonzepten

Neben Sachsen erheben auch andere Regionen den Anspruch, Geltung als eine der führenden europäischen Mountainbike-Destinationen zu erlangen. Dazu zählen u. a. Graubünden, Schottland, Südtirol, Tirol und Wales. Alle genannten Beispiele eint, dass sie dieses Ziel schon seit Langem, z. T. seit Anfang der 2000er-Jahre, eng koordiniert verfolgen. Dazu zentralisieren sie Aufgaben mit hohem Synergiepotenzial wie z. B. den Wissensaufbau, die strategische Praxisarbeit, den Erfahrungsaustausch oder die Öffentlichkeitsarbeit und übertragen gleichzeitig hohe Umsetzungs- und Ausgestaltungsverantwortung auf die regionale bzw. lokale Ebene.

Aufbauend auf ein Grundlagenkonzept von 2009, setzte beispielsweise der Kanton Graubünden zusammen mit seinen Destinationen zwischen 2010 und 2015 eine Qualitätsoffensive in den Bereichen Infrastruktur, Marketing und Transporte um. Die Regierung siedelte das Projekt bei der Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts Graubünden an. Die Investition belief sich auf 4,7 Millionen Schweizer Franken. Wichtiges Ergebnis waren verbindliche Qualitätsstandards und standardisierte Werkzeuge zum Einsatz bei der individuellen Entwicklung der einzelnen Regionen. Darauf aufbauend lief zwischen 2017 und 2020 ein Profilierungsprojekt hinsichtlich E-Mountainbike mit einem Volumen von 780.000 Franken.

In Südtirol kooperieren das Land, die Seilbahnunternehmer Südtirols (VSS), der Landesverband der Tourismusorganisationen (LTS) und die BikeHotels Südtirol eng bei der Formung der Rahmenbedingungen. Maßgeblicher Treiber von Qualität und Vernetzung waren und sind die Leistungsträger, die sich selbst als Impulsgeber für den Bike- und Radtourismus verstehen.

Die schottische Mountainbike-Entwicklung entsprang um die Jahrtausendwende der Gesundheitspolitik mit dem Ziel, für die einheimische Bevölkerung wohnortnah ein für nahezu alle Altersgruppen zugängliches kognitiv und konditionell förderliches Bewegungsangebot zu schaffen. Daraus entwickelte sich mit 105 Millionen Britischen Pfund Wertschöpfung auch ein großer touristischer Wirtschaftsfaktor. Seit 2009 koordiniert die Geschäftsstelle „Developing Mountain Biking in Scotland" die Weiterentwicklung des Bikens – dies schließt alle Formen des Radfahrens auf unasphaltiertem Untergrund ein – auf nationaler Ebene. Finanziert und getragen von einer breiten Partnerstruktur,[175] steuert sie die Umsetzung der nationalen Mountainbike-Strategie in ihrer nunmehr dritten Version und steht allen Verantwortungsträgern als Wissens- und Praxispartner zur Seite.

Die gemeinsame Bewältigung kommunaler Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs ist auch in Deutschland Standard und wird durch Bund und Länder als Schwerpunkt effizienter Organisationsstrukturen im Rahmen des ersten und zweiten Nationalen Radverkehrsplans gefördert.[176] Eine Schlüsselrolle haben dabei die mittlerweile in fast allen Bundesländern tätigen Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK). Rad.SN ist die sächsische Ausgabe dieser interkommunalen Arbeitsgemeinschaften. Dieser Kooperations- und Netzwerkansatz ist aber auch in anderen Feldern wie beispielsweise dem Tourismus (z. B. KAG Thüringer Meer, Arbeitsgemeinschaft Wassertourismus-Initiative-Nordbrandenburg), der Bewältigung des Strukturwandels (z. B. KAG Mittleres Werratal) oder der Kooperation kommunaler Bauhöfe etabliert.

In Sachsen ist diese Form der kommunalen Kooperation seit 2014 im Sächsischen Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) vorgesehen, das die Kommunalen Arbeitsgemeinschaften in § 73a reguliert. Danach können sich Gemeinden, Landkreise, Verwaltungsverbände und Zweckverbände zu kommunalen Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen und sonstige Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie natürliche Personen und juristische Personen des Privatrechts darin aufnehmen.

Bei dieser zunächst losesten der öffentlich-rechtlichen Kooperationsformen stimmen sich die AG-Mitglieder hauptsächlich über die Erbringung ihrer Aufgaben ab und beraten sich gegenseitig. Alle Kompetenzen, Zuständigkeiten und Befugnisse verbleiben bei den AG-Mitgliedern, weshalb die Zusammenarbeit mit der Zeit häufig durch einen öffentlich- oder privatrechtlichen Vertrag formaler wird. Durch die Gründung eines Vereins, einer GmbH oder beispielsweise eines Zweckverbands wird die Delegation von Kompetenzen und effiziente zentrale Aufgabenerbringung an diese eigenständige Rechtspersönlichkeit möglich. Dazu zählen im Tourismus und beim Radverkehr typischerweise die Praxisarbeit in gemeinsamen Projekten, der Wissensaufbau und -austausch, die Öffentlichkeitsarbeit sowie die gemeinsame Interessensvertretung.

Neben der rechtlichen und organisatorischen Eigenständigkeit ist für die AGFKs die dauerhaft gesicherte und den Aufgaben entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung als Erfolgsfaktor belegt.[177] Neben den turnusmäßigen Beiträgen der Mit-

[175] Mittelgeber sind fünf Behörden – die Landesforsten (Forestry Commission Scotland), die schottische Regierung, die schottische Naturschutzverwaltung (Scottish Natural Heritage), die nationale Wirtschaftsförderung (Scottish Enterprise), der nationale Sportverband (Sportscotland) sowie der nationale Radsportverband (Scottish Cycling). Die weiteren Konsortialpartner kommen aus einem breiten Spektrum der Tourismuswirtschaft, dem Landeigentum, der Sportförderung und Bildung.

[176] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Bundesregierung 2007.

[177] Vgl. IGES 2014.

glieder dienen regelmäßig eine Anschubfinanzierung (in Niedersachsen z. B. 100.000 Euro jährlich über fünf Jahre, in Nordrhein-Westfalen dauerhaft 400.000 Euro) und Projektförderungen durch das jeweilige Land, Förderprogramme z. B. zur Struktur- und Regionalentwicklung, Förderung von Forschung und Innovation, Klimaschutz und Bildung sowie Zuwendungen Dritter der Sicherung der Arbeitsfähigkeit und des gemeinsamen Erfolgs.

Ein ähnliches Herangehen wurde bei der Gründung der sächsischen AGFK, der Rad.SN, verfolgt. Ihr Hauptziel ist es,

„die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr im Alltag in den Mitgliedskommunen deutlich zu verbessern. Dazu sollen die Mitgliedskommunen in die Lage versetzt werden, das alltägliche Zufußgehen und Fahrradfahren bestmöglich zu fördern.“[178]

Nach Formierung und Beginn der Facharbeit durch neun Kommunen seit 2018 und kommissarischer Ansiedelung der Geschäftsstelle beim ADFC Sachsen wurde im Juli 2020 auf Basis eines Haushaltsbeschlusses im Landtag eine Anschubfinanzierung durch das SMWA gestellt. Für zwei Jahre wird hierbei der Aufbau einer eigenständigen Geschäftsstelle, die über vier Personalstellen verfügt, mit 285.000 Euro unterstützt.

Aufgrund der vorbildlichen Aufbauarbeit der letzten Jahrzehnte verfügt Sachsen derzeit noch über einen Wettbewerbsvorsprung im Mountainbike-Tourismus. Die umfänglichen Investitionen in Hessen, Thüringen und Nordbayern verdeutlichen, wie selbst in der näheren Umgebung der Bike-Tourismus zielgerichtet professionalisiert wird. Wo sinnvoll, hilft eine Stärkung und Entlastung der regionalen Ebene, das strategische Ziel, den Freistaat als führende Mountainbike-Destination zu etablieren, zu verwirklichen. Dies ermöglicht es, sich vor Ort vollständig auf die jeweilige Konzeption, Umsetzung und Marktbearbeitung zu konzentrieren – unterstützt durch ein Fachzentrum/eine Koordinierungsstelle für die gemeinsame Kompetenzpflege, den Erfahrungsaustausch sowie die Netzwerk- und Strategiearbeit.

[178] Rad.SN (2019).

Schwerpunkt 3:
Hohe Anziehungskraft und intensive Marktbearbeitung

AUSGANGSPUNKT

- Die TMGS vermarktet Mountainbiken in Sachsen seit 2008 und hat den Bike-Tourismus als Profilthema definiert. Sie nimmt damit seit Jahren eine Vorreiterrolle unter den deutschen LMOs ein.
- Auch die Destinationen sowie die jeweiligen Betreiber beziehungsweise Träger der Angebote einschließlich Eventveranstalter bearbeiten den Markt intensiv.
- Sachsen ist in der Folge als Mountainbike-Destination bundesweit und einzelne Leuchtturm-Angebote wie der Stoneman Miriquidi sind auch international bekannt. Mit einem zunehmend wachsenden Angebot anderer Regionen reicht Bekanntheit nicht aus: Neben der Produktqualität (siehe Schwerpunkte 1 und 2) bestimmt die Markenleistung über den Markterfolg, das heißt die Buchung von Reisen.
- Eine hohe Attraktivität beziehungsweise Wertschätzung als Reiseziel stärkt die Preissetzungskraft, die Querverkaufs[179]-Rate, die Weiterempfehlungs-Quote sowie die Kundenbindung.
- Der Radtourismus im Freistaat befindet sich mitten in der Entwicklung, das „SachsenNetz Rad“ soll zur Premiummarke ausgebaut werden. Anders als im Mountainbiken ist der Freistaat hier noch keine Führungsdestination. Das herausragende Profil des Mountainbikens bietet sich als Schützenhilfe für die Stärkung der Vermarktung des Radtourismus an.
- Mountainbiker sind nicht nur multisportive Gäste (vgl. Schwerpunkt 1), sondern auch hinsichtlich weiterer Schwerpunkte des Sachsentourismus für Querverkäufe prädestiniert. Sie sind überdurchschnittlich häufig an Naturaufenthalten, spektakulären Landschaften, Kulturangeboten, Städtereisen, Industriekultur, Bergbau und einem nachhaltigem Urlaub interessiert.[180]
- Die digitale Transformation führt zu fundamentalen Veränderungen in den Strukturen, Prozessen und der Organisation der Vermarktung und des Absatzes. Datengesteuerte, vielfach integrierte Customer Journeys stellen gerade eine kleinteilige Branche wie den Tourismus vor immense Herausforderungen: Sie fordern eine wesentlich stärkere Vernetzung über Organisationsgrenzen hinweg, ein intensives Datenmanagement sowie eine in der Praxis klare und in den Prozessen gelebte Aufgabenteilung. Allein die Anforderungen aus der Erhebung, dem Austausch, der Analyse und dem Schutz von Daten sowie dem Management der Kanäle für den Marktzugang sind sowohl budgetär als auch personell gegenüber den bisher gewohnten Niveaus immens.

[179] Auch Cross Selling. Bezeichnet den Absatz weiterer Produkte und Dienstleistungen in einer etablierten Kundenbeziehung.

[180] Vgl. Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018); inspektour GmbH (2017).

IM JAHR 2030 ...

- ... ist der Freistaat im In- und Ausland als hochattraktive Mountainbike-Destination etabliert und bei Gästen als wichtiges Kurzreise- und Urlaubsziel gesetzt.
- ... werden alle Leuchtturm-Angebote von ihren jeweils relevanten Zielsegmenten als hochwertige Markenprodukte wahrgenommen.
- ... arbeiten die TMGS, die DMO und Anbieter sowie die Leistungsträger Hand in Hand bei der Vermarktung des Freistaates als führende grenzüberschreitende Bike-Destination.
- ... sind sowohl der Anteil der Bike-Gäste an den Aktivtourismus-Reisenden sowie die Wertschöpfung durch den Mountainbike-Tourismus deutlich gestiegen.
- ... wird Sachsen auch aufgrund der biketouristischen Vermarktung als attraktives radtouristisches Reiseziel wahrgenommen. Durch Kombinationsangebote leistet der Bike-Tourismus einen Beitrag zur Reputationssteigerung hinsichtlich anderer Reisemotive.[181]
- ... gilt der Freistaat in Fachkreisen als Vorbild für die systematische Entwicklung des Bike-Tourismus.

[181] Vgl. Tourismusstrategie Sachsen 2025, S. 29.

SCHLÜSSELMASSNAHMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM SCHWERPUNKT 3

Kurz-/mittelfristig

- Kontinuierliche Vermarktung[182] der mountainbike-touristischen Leuchttürme gegenüber den verschiedenen Mountainbike-Segmenten und Gästegruppen als eines der wichtigsten aktivtouristischen Angebote des Freistaates im In- und Ausland.
- Verwendung hochwertiger und aktueller Fotos und Videos.[183]
- Neben der praktizierten regelmäßigen Optimierung der Produkte und Angebote auch stetige Verbesserung der Buchungsfähigkeit/-prozesse sowie der dafür genutzten digitalen Oberflächen, Instrumente und Vertriebskanäle, um durch bestmögliche Zugänglichkeit die Buchungsquoten zu optimieren.
- Aktive Integration der anderen regional relevanten touristischen Profilthemen des Freistaates in der Vermarktung gegenüber den Mountainbike-Gästen.
- Abstimmung über Instrumente zur Förderung der Wiederbesuchsabsicht.

[182] Fortführung und Ausbau der sich aufeinander beziehenden Kommunikations- und Werbeformate. Mit Sax Tracks existiert ein Erzählformat, das immer weiter ausgebaut werden kann und sich für vielfältige Inhalte und den Anschluss von Partnern eignet.

[183] Der Bike-Markt und die Rezeptionsgewohnheiten der Zielgruppe sind schnelllebig. Eine stetige Erneuerung des verwendeten Aufmachermaterials ist unerlässlich, um als aktuell, relevant und begehrlich wahrgenommen zu werden.

Langfristig

- Verabredung der Arbeit nach Qualitätsleitlinien (vgl. Schwerpunkt 2) als Bedingung für die Vermarktung von Angeboten und Leistungsträgern durch TMGS und DMO.
- Erhöhung der Präsenz in Fachmedien und der Publikumspresse.
- In der Customer Journey übernehmen verschiedene Organisationen Aufgaben bei der Führung der Gäste zur Buchung. Mit dem fortschreitenden Grad der Digitalisierung steigen die gemeinsamen Möglichkeiten und gleichzeitig der Abstimmungsbedarf zur Nutzung von Synergien, Minimierung von Streuverlusten sowie Formung eines konsistenten Bildes von Sachsen als Bike-Destination.
  - → Intelligente Verzahnung von Vermarktungsmaßnahmen.
  - → Regelmäßige Justierung der Aufgabenteilung.
  - → Messung der Wirkung aller Maßnahmen als Grundlage für die Optimierung der künftigen Vermarktung und Produktentwicklung.
  - → Sicherung der organisatorischen Rahmenbedingungen hinsichtlich Qualifikation und Ausstattung für ein zeitgemäßes digital gestütztes, datengesteuertes Marketing.
- Abstimmung über Bewerbung um und Durchführung von (inter-)nationalen Mountainbike-Meisterschaften (DM, EM, WM) zur Erhöhung der (inter-)nationalen Wahrnehmung als führende Mountainbike-Destination.
- Durchführung von und Teilnahme an (inter-)nationalen Fachkongressen zum Bike-Tourismus zur Förderung der Vernetzung, Qualifizierung und Profilschärfung.

Schwerpunkt 4:
Intensive Einbindung der (sächsischen) Mountainbike-Szene

AUSGANGSPUNKT

- Altersabhängig fühlen sich große Teile der Szene dem Mountainbiken und der regionalen Entwicklung verpflichtet und sind gewillt, ihre Zeit, Ideen und Erfahrungen einzubringen. Besonders junge Aktive zeigen großen Enthusiasmus für die Entwicklung neuer und bestehender Angebote.
- Immer wieder kommt es zwischen Mountainbikern und Interessenträgern zu gegenseitigen Fehleinschätzungen über Motive und Anliegen, Organisationsprozesse und Strukturen. Die nicht traditionellen Organisationsformen der Szene – häufig ohne Vereine – wirken zum Teil verschärfend, weil sie die Nichtberücksichtigung in öffentlichen Verfahren und Vorhaben begünstigen.
- Die ambitionierte Mountainbike-Szene ist eng vernetzt. So sprechen sich auch nicht offizielle Infrastrukturen schnell herum. Der Druck zur koordinierten und strategischen Besucherlenkung wächst zunehmend.
- Die Bike-Vereine in Sachsen verfügen zum Teil über eine geringe Sichtbarkeit. Gleichzeitig berichten die Destinationen teilweise von einem Mangel an Szenetreffpunkten, die das Angebot für die Gäste stärken.

Ob Max Hartenstern, Lukas Knopf, Erik Irmisch, Miriam Kuhn, André Wagenknecht, Marco Hösel oder Markus Weinberg: Die sächsische Bike-Szene bringt immer wieder Spitzensportler hervor. Viele setzen sich für die Weiterentwicklung ihrer lokalen Bike-Spots, die Produktentwicklung und die Vermarktung Sachsens ein.

- Ambitioniertes und professionelles Mountainbiken findet bisher wenig Berücksichtigung. Neben wenigen Vereinen werden die Sportart und ihre Athleten nur im Leistungssportzentrum und Olympiastützpunkt in Altenberg und am Sportpark Rabenberg gefördert.
- Während bspw. Fußballer Zugang zu zahlreichen Sportstätten vorfinden, ist dies für deutlich fortgeschrittene, abfahrtsorientierte einheimische Mountainbiker nicht der Fall. Aus Mangel an Alternativen legen diese zum Teil selbst Abfahrten an, um den Bike-Sport weiter aktiv auf ihrem Fähigkeitsniveau betreiben zu können. Auch wenn es sich quantitativ um eine vergleichsweise geringe Anzahl handelt, sind es diese Fälle, die Grundeigner und Behörden vor Herausforderungen zum Beispiel hinsichtlich Betretungsrecht, Verkehrssicherungspflicht, Haftung und Naturschutz stellen. Auch für die DMO resultieren daraus Erklärungs- und Handlungsbedarfe bis hin zu Projekt- und Gestattungshürden.
- Das Guiding – gemeint sind geführte Angebote – nimmt eine zentrale Rolle hinsichtlich der Minimierung von Einstiegshürden und der Erhöhung der Sicherheit ein. Für die etablierte Szene bietet sich die Möglichkeit, umwelttechnische Themen zu verankern und naturverträgliches Verhalten zu fördern. Derzeit ist die Anzahl an Guiding-Anbietern in Sachsen stark limitiert und es gibt keine verbindliche und national abgestimmte Bike-Guide-Ausbildung.

IM JAHR 2030 ...

- ... ist der Bike-Sport in Sachsen mit all seinen Disziplinen in einem Netzwerk von Vereinen und festen informellen Strukturen tragfähig organisiert und hat lokal und regional Ansprechpartner zur Interessenvertretung benannt.
- ... übernimmt die Szene nachhaltig Verantwortung für die Infrastruktur- und Trail-Pflege, die Besucherlenkung, den Naturschutz, die Umweltbildung sowie die Kinder- und Jugendarbeit und klärt die eigenen Mitglieder auch darüber auf. Ähnlich wie beim Wandern profitieren davon unter anderem Naherholung und Tourismus.
- ... versteht die sächsische Bike-Szene weitläufig die Aufgaben, Verantwortung und Anliegen von Grundbesitzern, SBS, Naturschutz und Destinationen. Umgekehrt erleben die Vertreter der Bike-Szene Verständnis für ihre Motive und Ziele, sodass eine enge Zusammenarbeit auf einer soliden Vertrauensgrundlage gepflegt wird.
- ... werden Talente aktiv gefördert (Talenteförderung). (Angehende) Profisportler finden die notwendigen Rahmenbedingungen und Trainingsmöglichkeiten vor.
- ... ist der Freistaat mit Unterstützung der sächsischen Bike-Szene grenzübergreifend eine gefragte Destination zur Ausrichtung von Rennveranstaltungen und Wettkämpfen in allen Disziplinen.

SCHLÜSSELMASSNAHMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM SCHWERPUNKT 4

Kurz-/mittelfristig

- Gemeinsam mit Vertretern von Szene, DMO, Forstwesen, Naturschutz und Jagd durchgeführte Waldbegehungen, Vorträge, Workshops und Trail-Building-Schools bieten Gelegenheit zum Dialog und Austausch in informellem Rahmen. Der inhaltliche Fokus liegt dabei u. a. auf …
  - → … dem Austausch mit der lokalen Szene über naturverträgliche Praxis.[184]
  - → … der Schaffung des Verständnisses, dass nicht alle Interessen in voller Breite auf Gemein- oder Drittgrund ausgelebt werden können.
  - → … der Aufklärung zu Wegen der Selbstorganisation.
  - → … der Entwicklung von Kooperationsansätzen, die die Szene stärken und authentische Gästeerlebnisse fördern.

- Koordinierte Einbindung der Szene in die Infrastrukturentwicklung, -kontrolle und -pflege.
  - → Erarbeitung eines Modells für Wegepatenschaften (zur regelmäßigen Prüfung der bestehenden Infrastruktur, ggf. unter Einräumung von Vorteilen wie z. B. vergünstigten Konditionen im Handel).
  - → Befähigung der Wegepaten zur kurzfristigen eigenständigen Behebung von Mängeln bzw. Erarbeitung von Leitlinien zur Koordination des Informationsflusses zur Mängelbehebung (wer wird wann durch wen informiert)?
  - → Etablierung eines digitalen Systems zur Meldung und Behebung von Mängeln und Evaluierung von Hotspots, an denen Mängel gehäuft auftreten.

[184] Wichtig ist es, hier v. a die sportlich ambitionierten Vertreter zu erreichen, die häufig von der existierenden Infrastruktur nicht ausreichend bedient werden.

Langfristig

- Austausch mit dem Landessportbund über Ansätze für eine verbesserte Förderung der Bike-Szene sowie Vernetzung und Qualifikation ihrer Vertreter im Rahmen des Vereinswesens als Grundlage der Nachwuchsarbeit, die die künftige bike-touristische Nachfrage stärkt.
- Prüfung von Maßnahmen für eine bessere gegenseitige Vernetzung und Förderung zwischen Szene und Destinationen bzw. Angebotsträgern.
- Verbände und lokale Vereine sind wichtige Träger der Familien-, Kinder-, Jugend- und Inklusionsarbeit und Anlaufstellen für in der Szene unterrepräsentierte Gruppen wie Frauen, Kinder und Menschen mit Mobilitäts- oder Sinneseinschränkungen beziehungsweise kognitiven Einschränkungen.
  - → Unterstützung und Würdigung überwiegend ehrenamtlichen Engagements.
  - → Unbürokratische Ermöglichung von Trainingsmöglichkeiten auf öffentlichen Anlagen.
  - → Unterstützung bei der etwaigen Ertüchtigung der Infrastruktur.
- Jedermann-Events und Wettkämpfe in den Schwerpunkt-Destinationen sind Reiseanlässe und Werbeträger für das bike-touristische Angebot. Unterstützung ausgewählter Veranstaltungen auf Basis ihres Organisationsgrades und ihrer Strahlkraft.

Schwerpunkt 5: Ganzheitliche Entwicklung

AUSGANGSPUNKT

- Der Mountainbike-Tourismus birgt umfangreiche Standortvorteile für die erfassten Regionen und Städte. Gerade im ländlichen Raum ist er ein wichtiger Baustein im Rahmen des Strukturwandels.
- In vielen ländlichen Räumen, gerade im Mittelgebirge, ist für zahlreiche Menschen das regelmäßig im Alltag genutzte Fahrrad ein (E-)Mountainbike.
- Hochqualitative Mountainbike-Angebote führen zu einer intensiveren Radnutzung auch im Alltag – mit positiven Effekten für den Modal Split und die Bewegungsförderung. Davon profitieren sowohl die Bewohner der Tourismusregionen als auch die Herkunftsregionen der Gäste gleichermaßen.
- In der Radverkehrskonzeption[185] sind die Vorteile von Radverkehrskonzepten und Netzplanungen für die Landkreise und Kommunen benannt. Die Berücksichtigung der systemorientierten Verknüpfung von Infrastruktur, Service und Kommunikation für den Alltag, den Rad- und Bike-Tourismus bietet die Chance, Netze nutzerorientiert miteinander zu integrieren, Lückenschlüsse zu ermöglichen und Synergien bei Service und Kommunikation zu nutzen.
- Gegenüber dem klassischen Radfahren fördert das Mountainbiken zusätzlich zu den konditionellen auch die kognitiven Fähigkeiten bis in das hohe Alter. Die stärker geschulte Fahrtechnik der Ausübenden steigert das sichere Radfahren allgemein und reduziert die Unfallwahrscheinlichkeit.
- Sachsen verfügt über eine starke Bike- und Fahrradbranche, einen sehr gut ausgebauten Fachhandel, eine fundierte Forschung[186] und zahlreiche Start-ups. Bisher besteht eine geringe Vernetzung mit den Destinationen und touristischen Leistungsträgern. Wertvolles Potenzial für die gegenseitige Förderung bleibt ungenutzt.

[185] Vgl. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019a).

[186] Z. B. das Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr an der TU Dresden.

IM JAHR 2030 ...

- ... sind (E-)Mountainbikes für breite Teile der Bevölkerung in allen Altersgruppen das Verkehrsmittel der Wahl für die regelmäßigen Alltagswege.
- ... gehen in den Schwerpunktregionen die Radverkehrsnetze für den Alltagsradverkehr und den Mountainbike-Tourismus fließend ineinander über und werden Anschlüsse zusammen konzipiert und entwickelt.
- ... sind die mit dem Mountainbike-Tourismus und der Entwicklung des Bikens direkt und indirekt befassten Handelnden und Institutionen fachlich und institutionell intensiv miteinander verknüpft und profitieren vom Austausch und der Innovationskraft im Netzwerk.
- ... sind das Biken und der Mountainbike-Tourismus fest eingeführte Themen für futureSAX, der Innovationsplattform des Freistaates Sachsen, und zählen zum etablierten Bestandteil des sächsischen Gründungs- und Innovationsökosystems. Die Start-ups und KMUs profitieren so vom Know-how, der Transfer- und der Netzwerkleistung des Innovationsförderers.
- ... ist das Biken – mit dem Mountainbike-Tourismus als Ausgangspunkt – als erfolgreiches Cluster anerkannt.
- ... gehören Angebote zur Schulung der (Mountainbike-)Fahrtechnik als Grundlage sicheren Radfahrens flächendeckend zum selbstverständlichen Bestandteil der (außer-)schulischen Mobilitätsbildung im Radfahren.

SCHLÜSSELMASSNAHMEN UND HANDLUNGSBEDARF IM SCHWERPUNKT 5

Kurz-/mittelfristig

- Stärkung des Mountainbike-Tourismus und Bike-Clusters durch Identifikation von Schlüsselpartnern, Vernetzung zwischen den Akteuren sowie Aufklärung und Schaffung von Netzwerkanlässen zur Förderung des Wissensaustauschs und der Innovationskraft.
- Nutzung des Mountainbikens als Imageträger in Kampagnen und Anreizsystemen für die vermehrte Nutzung des Fahrrads im Alltag.
- Einbezug der touristischen Mountainbike-Angebote in die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Alltags- und Freizeitradverkehr.
- Nutzung möglicher Synergien mit dem Mountainbike-Tourismus bei der Ansiedelung und Unterstützung von Leistungsträgern.

Langfristig

- Intensive Zusammenarbeit mit futureSAX zur Stärkung der Akteure des Mountainbike-Tourismus und der Bikebranche.
- Stärkere Kooperation von Tourismus und Industrie – z. B. Prototypen-/Produkttests, Imageeffekte, Marktzugang.
- Berücksichtigung von Synergien zwischen der Alltags- und touristischen Nutzung der Infrastruktur im Rahmen etwaiger Förderungen.
- Unterstützung von Maßnahmen zur Förderung der gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens und Bikens an der Schnittstelle von Freizeit- und Alltagsverkehr.
- Werbung zur Umsetzung rad- und bikefreundlicher Maßnahmen und Ausstattung im Arbeitsumfeld.
- Erarbeitung von Modellen zur Integration moderner Mountainbikes in Fahrradverleih und -Sharing-Angebote, um Einsteigern die probeweise Nutzung zu ermöglichen und für das Radfahren zu werben.
- Beteiligung an Kampagnen und Anreizsystemen für die Anschaffung, Nutzung und Pflege von Sicherheitsausrüstung für das Mountainbiken und Radfahren allgemein (zum Beispiel Helme, Protektoren, Reflektoren).
- Engagement für die Schulung der (Mountainbike-)Fahrtechnik in der Mobilitätsbildung (z. B. außerschulische Bildung).

Fazit und Ausblick

Das Mountainbiken und der Mountainbike-Tourismus in Sachsen gehen in die vierte Dekade. Auf eine Phase des Experimentierens durch die Szene folgte das Entdecken und Verstehen des Potenzials durch die touristischen Akteure. Die Ergebnisse der bisher dritten Phase – des Ausprobierens und Evaluierens – sind sehr ermutigend. Erste Erfolge sind der Lohn: Der Freistaat hat sich mountainbike-touristisch eine sehr gute Ausgangslage erarbeitet und wird als Mountainbike-Destination mit einem eigenen Profil wahrgenommen.

Auch die Rahmenbedingungen entwickeln sich positiv: Die Wiederentdeckung der Natur, der Drang nach einem Kontrast zum urbanen Leben treibt die Nachfrage nach kleinen Fluchten und sicheren Abenteuern auf dem Bike. Immer bessere Sicherheitsfeatures und der Siegeszug der E-Bikes ermöglichen weiten Kreisen der Bevölkerung dieses Erlebnis.

Nirgendwo sonst in Deutschland wird die Entwicklung des Mountainbike-Tourismus so konsequent auf Landesebene angegangen wie in Sachsen. Gleichzeitig arbeitet – wie beim Tourenradfahren – eine Reihe vielfach durch Mittelgebirge geprägter Regionen z. T. durch Großinvestitionen an der Produktentwicklung und Profilierung als Bike-Destination.

Die Entwicklung fällt mit steigenden Anforderungen an das Destinationsmanagement auf vielen Ebenen zusammen: Die Coronapandemie verstärkt die Sorgen um die touristischen Strukturen. Die digitale Transformation bietet große Chancen und fordert mehr und mehr Ressourcen. Viele aktivtouristische Angebote sind in ihrem Produktlebenszyklus gereift und benötigen neue Impulse. Der Klimawandel und die Biodiversitätskrise verursachen erheblichen Anpassungsbedarf – nicht nur für touristische Akteure, sondern z. B. auch für Waldbewirtschafter.

Um den Vorsprung und die Potenziale zu nutzen, hat der Freistaat diese Fachplanung für die Entwicklung des Mountainbike-Tourismus erarbeiten lassen. Sie benennt im Kern die mountainbike-touristischen Entwicklungs- und Handlungsmöglichkeiten. Sie schaut darüber hinaus darauf, wo durch eine integrierende Clusterstrategie die Gesamtnachfrage und das Umfeld für den sächsischen Bike-Tourismus gestärkt werden und er umgekehrt dazu beitragen kann, andere Stärken Sachsens – wie den Kultur-, den Aktivtourismus oder die Innovationskraft – zu fördern.

Die Vision orientiert sich auf das Jahr 2030. Für die Erreichung ihrer Ziele ist die Beteiligung aller Partner notwendig. Dies betrifft insbesondere die Zusammenarbeit der beteiligten Staatsministerien sowie den LTV Sachsen, die TMGS, die DMO, die Landkreise, die Gemeinden, die Behörden, den SBS, die Grundeigner, die Leistungsträger, die Szene sowie die Vereine. Durch eine systematische, gut abgestimmte und zentral verankerte Umsetzung kann die anvisierte grenzübergreifende Führungsposition erreicht werden. Der strategische Rahmen der Fachplanung mit ihrem Handlungsansatz bietet dafür die Grundlage.

Glossar Mountainbike-Tourismus

26er, 27,5er, 29er: Der Zahlenwert gibt den Durchmesser des Laufrades in der Einheit Zoll an; vor wenigen Jahren waren Mountainbikes mit 26er-Laufrädern in der Mehrzahl; heute dominieren die neueren 27,5er- und 29er-Mountainbikes den Markt.

All Mountain (AM): Eine Mountainbike-Disziplin; AM-Mountainbikes sind nahezu jeder Wegbeschaffenheit gewachsen; AM-Mountainbiker haben eine hohe Affinität für Single Trails; Fahrspaß hat hohe Priorität; keine Wettkampfgedanken.

AMEN: Bezeichnet die gemeinsame Gruppe der Mountainbike-Segmente All Mountain und Enduro; bedeutsam sind für diese Zielgruppe Abenteuer, Spiel, Spaß, Ausdauer, Naturerlebnis, Fahrtechnik, Geschwindigkeit und Adrenalin; Anforderungen an Destinationen sind beschilderte Wege, Trailparks, technische und kombinierte Trails.

Bikepark: Stellt Mountainbikern Liftanlagen oder Shuttle-Services sowie verschiedene Abfahrtsmöglichkeiten entgeltlich zur Verfügung; dient vorwiegend als Sportstätte für die Mountainbike-Disziplin Downhill; auch Enduro- und All Mountain-Biker finden Vergnügen am Bikepark.

4Cross (4X): Eine Wettkampfform, bei der vier Mountainbiker auf einer tendenziell bergab verlaufenden Strecke über typische BMX-Hindernisse Rennen austragen.

Cross Country (CC/XC): Aktuell die einzige olympische Mountainbike-Disziplin; besonders gefordert sind Ausdauerfähigkeit und schnelle Fahrtechnik; Teilnehmer starten im Massenstart und durchfahren eine abgesteckte Strecke mehrmals; die Art des Untergrundes variiert im Streckenverlauf: Waldwege, Wiesenwege, wenig asphaltierte Straßen; Streckenverlauf sowohl bergauf als auch bergab; dominierende Mountainbike-Kategorie dieser Disziplin: leichtgewichtiges 29er-Carbon-Fully; verwandte Disziplin: Marathon.

Dirtpark: Sportstätte, die zur Ausübung der Fun-Sportart Dirt Jumping dient; besteht vorwiegend aus verschiedenförmig angelegten Hügeln; Ziel ist das Absolvieren von Tricks beim Sprung mit dem Dirt-Bike (26er-Hardtail), BMX-Bike oder Slopestyle-Bike; zugehörige Mountainbike-Disziplin: Slopestyle.

Downhill (DH): Mountainbike-Wettkampfdisziplin; es gilt, eine vorgegebene, bergab verlaufende Strecke schnellstmöglich zu bewältigen; Wegebeschaffenheit zumeist sehr uneben und mit verschiedenartigen Hindernissen bestückt: Wurzelteppiche, Steinfelder, Sprünge etc.; Downhill-Mountainbiker favorisieren Bikeparks und selbst gebaute Strecken; dominierende Mountainbike-Kategorie dieser Disziplin: schwergewichtige Full-Suspension-Bikes mit langem Federweg.

E-Bike: Im engeren Sinne Zweiräder, die ausschließlich mittels eines Elektromotors angetrieben werden; Pedalieren für Fortbewegung nicht zwingend notwendig; im weiteren Sinne Fahrräder mit elektronischer Antriebsunterstützung (siehe Pedelec).

E-Mountainbike: Ein Mountainbike mit elektronischer Antriebsunterstützung (eigentlich korrekt: Pedelec-Mountainbike); beispielsweise als E-Downhill-, E-Touren- oder E-Enduro-Mountainbike erhältlich.

Enduro (EN): Mountainbike-Disziplin, bei der gute Fahrtechnikfähigkeiten und -fertigkeiten sowie der Wettkampfgedanke im Vordergrund stehen; Endurostrecken verlaufen häufig bergab, manchmal bergauf; Gestaltung zumeist ruppig und technisch anspruchsvoll; bei Enduro-Rennen müssen mehrere abgesteckte Streckenabschnitte (Stages) in möglichst kurzer Zeit durchfahren werden; Enduro-Mountainbikes sind durch ihren ausgeprägten Federweg

abfahrtsorientiert, eignen sich jedoch durch ihr geringeres Gewicht im Gegensatz zu Downhill-Mountainbikes zudem zum Bergauffahren.

Fat Bike: Unterscheidungsmerkmal zu herkömmlichen Mountainbikes sind die Reifen, die deutlich breiter sind; Fat Bikes bewähren sich beim Fahren im Sand, Kies und Schnee; durch breitere Reifen und den niedrigen Reifendruck erlangt der Fahrer hohen Komfort und Kontrolle.

Flow: Beschreibt „das reflexionsfreie, gänzliche Aufgehen in einer glatt laufenden Tätigkeit, die man trotz hoher Beanspruchung noch unter Kontrolle hat"[187]; naturnahe Bewegungserlebnisse bieten sehr gute Voraussetzungen, Flow zu erleben.

Flow Trail: Ein meist angelegter Trail, der mit dem Mountainbike sehr flüssig durchfahren werden kann; entspricht der Schwierigkeitsgrad des Flow Trails dem Niveau des Mountainbikers, so kann dieser in den Genuss eines Flow-Erlebnisses kommen; Flow Trails können sowohl bergauf als auch bergab verlaufen.

Freeride (FR): Mountainbike-Disziplin; Freerider biken individuell, interdisziplinär und frei von Vorgaben, Regeln und Druck; übergeordnetes Ziel sind Freiheit, Spaß und Spiel; FR-Mountainbiker bauen häufig eigenhändig Northshore-Elemente, Trails und große Sprünge in den Wald; Slopestyle-Events in Städten und das Biken im Bikepark werden heute, entgegen der ursprünglichen Bedeutung, oftmals als Freeride betitelt.

FRoDHo: Die Gruppe der Freeride- (FR) und Downhill-Biker (DH); Mountainbiken ist für sie Actionsport; sie suchen adrenalinreiche Abfahrtserlebnisse mit hoher Geschwindigkeit und ausgeprägter Airtime; FRoDHo-Mountainbiker sind in Bikeparks, auf Single und Flow Trails unterwegs; Shuttle- und Lift-Services werden von ihnen in Anspruch genommen.

Fully: Abkürzung für die Mountainbike-Gattung der Full-Suspension-Bikes; meint ein vollgefedertes Mountainbike; Fullys besitzen zusätzlich zur Federgabel in der Front einen Hinterbaudämpfer; Federgabel und Dämpfer am Fully absorbieren, ähnlich wie die Stoßdämpfer eines Autos, auftretende Stöße; findet in ruppigen Disziplinen mit hohem Hindernisanteil Anwendung (Downhill, Enduro, Cross Country etc.).

Gravel-Bike: Bike-Gattung; Neuerfindung der Fahrrad-Industrie; beschreibt eine Art komfortables Rennrad, mit dem das Durchfahren von ebenen, unbefestigten Wegen möglich ist; weist Ähnlichkeiten zu Endurance- und Cyclocross-Bikes auf.

Hardtail: Mountainbike-Gattung; besitzt im Gegensatz zum Fully lediglich Federgabel in der Front; in der Regel leichter als ein Fully; Steifigkeit des Hinterbaus sorgt für optimale Umwandlung von Beinkraft in Vortrieb.

Marathon: Mountainbike-Wettkampfdisziplin; unterscheidet sich durch längere Renndistanz von der Mountainbike-Disziplin Cross Country; Untergrund gleicht dieser Disziplin; verschiedene Distanzen möglich; im Gegensatz zu Cross Country werden nicht mehrere Runden gefahren, sondern eine Strecke einmalig vom Start zum Ziel.

MaXC: Gruppe der Marathon- und Cross-Country-Mountainbiker; betreibt Ausdauersport; gute Fahrtechnik unverzichtbar; wichtige infrastrukturelle Merkmale dieser Zielgruppe sind Rennstrecken, beschilderte Wege, Rundtouren, Streckennetze mit verknüpfbaren Touren.

Mountainbike-Guide: Person, die Gruppenführungen mit dem Mountainbike anbietet und diese leitet; der Mountainbike-Guide kennt die Region, generiert einen Mehrwert (Fahrspaß, Naturerlebnis, Kulturerlebnis etc.) für die Teilnehmer und sorgt für Sicherheit, Umwelt- und Sozialverträglichkeit auf seinen/ihren Touren; professionelle Mountainbike-Guides können eine fundierte Ausbildung zum Beispiel durch Radsportverbände vorweisen; Ausbildung

[187] Rheinberg et al. (2003).

zum Mountainbike-Guide bisher nicht standardisiert.

Mountainbike-Monitor: Studienreihe des Mountainbike Tourismusforums Deutschland und umfangreichste Erhebung zum deutschen Mountainbike-Tourismus. Die Antworten von mehr als 11.800 Befragten aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Südtirol bezüglich der Werte und Wünsche von Mountainbikern legen den Grundstein für eine zielgerichtete, nachfrageorientierte Destinationsentwicklung.

MTB: Gängige Abkürzung für den Begriff Mountainbike.

Northshore-Element: Konstruktionen und Hindernisse im Verlauf eines Mountainbike Trails; können mit entsprechender Fahrtechnik und Geschicklichkeit bewältigt werden; Teil vieler Bikeparks; bestehen meist aus Holz; mögliche Elemente sind Brücken, Kurven, Drops oder Wellen.

Pedelec/S-Pedelec: Pedelec steht für Pedal Electric Cycle und meint ein Fahrrad mit elektrischer Antriebsunterstützung; das Fahren von S-Pedelecs (über 250 Watt Dauerleistung und schneller als 25 km/h) ist grundsätzlich nur auf Straßen erlaubt, nicht auf Forst- und Wanderwegen; der Begriff Pedelec wurde inzwischen fast vollständig durch die Bezeichnung E-Bike im weiteren Sinne ersetzt.

Pumptrack: Ein angelegter Parcour; kann mithilfe von gezieltem Arm- und Beineinsatz („Pump-Technik") ohne Pedalieren durchfahren werden; schult grundlegende Fähigkeiten und Fertigkeiten des Mountainbikens: Impulsgebung, Gleichgewicht, Gefühl für Geschwindigkeit etc.; bietet Möglichkeiten für Anfänger bis Profis; Elemente können Wellen, Sprünge und Steilkurven sein.

Reichhöhe: Gibt an, wie viele Höhenmeter mit einer vollständigen Akkuladung eines E-Mountainbikes bewältigt werden können; stark abhängig von jeweiliger Fahrweise und äußeren Bedingungen.

Single Trail: Unter Mountainbikern allgemein beliebteste Wegeart; meint schmalen Waldweg; Beschaffenheit und somit Schwierigkeitsgrad kann vielseitig ausfallen; Bandbreite reicht von leicht flowig über steinig-uneben bis hin zu steil-ruppigen Wegen mit Spitzkehren.

Slopestyle: Aus Freeriden und BMX-Biken hervorgegangene Mountainbike-Wettkampfdisziplin; Ziel ist das Absolvieren möglichst spektakulärer und stylischer Tricks auf speziell dafür angelegten Trails, Rampen und Erdhügeln; erfolgt zumeist unter Verwendung eines Dirtbikes oder Slopestyle-Bikes.

Testival: Wortneuschöpfung; vereint die Begriffe Test und Festival; auf einem Testival können interessierte Mountainbiker Bike-Neuheiten begutachten und ausprobieren; Hersteller präsentieren Produkte wie Mountainbikes und stellen diese für Testfahrten zur Verfügung; oftmals werden weitere Programmpunkte wie Fahrtechnikkurse, Wettkämpfe, Guidings, Ausfahrten mit Profis oder Konzerte geboten.

Tourenbiker: Mountainbiker, die im Vergleich zu anderen Mountainbike-Disziplinen wie Enduro oder Cross Country nicht sportliche Herausforderungen, sondern vor allem Erholung suchen; keine Wettkampfgedanken; favorisierte Wegeart: Single Trails und Forstwege; affin für Teilnahme an Mountainbike-Guidings.

Tour: Mountainbike-Zielgruppe; möchte sich auf ihrer Tour erholen, Natur genießen und Gemeinschaft erleben; erwartet von Destinationen Streckennetze, gute Beschilderung, Zubringer, Rastplätze und Informationstafeln; neben der eigentlichen Tour werden Begleitangebote (Kultur, Wellness, Gastronomie) wahrgenommen.

Trail-Bike: Zielt auf maximalen Fahrspaß und Leichtigkeit beim Biken auf Single Trails ab; Bauweise kann als Mischung aus Enduro- und All-Mountain-Bike beschrieben werden.

Trail Head: Einstieg oder Startpunkt eines Mountainbike Trails; oft sind am Trail Head Informationen bezüglich des jeweiligen Trails aufzufinden.

Trailpark/Trailcenter: Bietet Mountainbikern entgeltlich die Nutzung verschieden-

artiger Trails (Flow Trails, Single Trails) in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden; Trails oftmals als Rundkurs ausgestaltet; im Gegensatz zum Bikepark verlaufen im Trailpark einige Streckenabschnitte bergauf, wodurch sich die vorrangige Zielgruppe der Mountainbiker von FRoDHo in Richtung AMEN verschiebt; Shuttle- oder Lift-Services können das Angebot erweitern; Abgrenzung Bikepark zu Trailpark teilweise uneindeutig.

Trial: Mountainbike-Disziplin; Geschicklichkeit und Gleichgewicht spielen eine übergeordnete Rolle; Hindernisparcours oder selbst gewählte Hindernisse müssen überwunden werden; Trial-Mountainbikes verfügen über wenige Gänge mit kleiner Übersetzung, haben eine geringere Rahmenhöhe und eine starre Gabel.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Amt der Tiroler Landesregierung (2016): Trailbauhandbuch im Rahmen des Tiroler MTB Modells 2.0

APR Consultants (2016): 2016 Crankworx Rotorua – Economic Impact Assessment and Visitor Analysis of the Event on Rotorua

Avenir Suisse (2018): Zukunftsszenarien für den Wintertourismus. URL: *winteranalyse.myswitzerland.com/studie-avenir-suisse/*

Bayern Tourismus Marketing GmbH (2018): Jahresbericht 2017/18

Beratungsstelle für Unfallverhütung (2012): Mountainbike-Anlagen – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb

Bett+Bike Service GmbH (2020): Die Bett+Bike-Qualitätskriterien. URL: *www.bettundbike.de/kategorien/bett-bike-unterkunft/*

Bosch (2020): Connectivity – Digital vernetzt eBiken. URL: *www.bosch-ebike.com/de/rund-ums-ebike/connectivity/*

Brockmann, J./Sann, D. (2008): Waldgesetz für den Freistaat Sachsen (SächsWaldR) – Kommentar. Deutscher Gemeindeverlag

Bundesamt für Naturschutz (2008): Daten zur Natur 2008

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2012

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019): Eckpunkte der Bundesregierung – Orientierungsrahmen für eine nationale Tourismusstrategie. Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 30.04.2019

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017): Wirtschaftsfaktor Outdoorsport. Aktuelle Daten zur Sportwirtschaft

Bundesregierung (2007): Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland

Burgi, M. (1993): Erholung in freier Natur: Erholungsuchende als Adressaten staatlichen Umweltschutzes vor dem Hintergrund von Gemeingebrauch, Betretungsrecht und Grundrecht

Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (2016): Destinationsstrategie Chemnitz, Zwickau, Mittelsachsen und Altenburger Land

City of Toronto (2013): Natural Environment Trail Strategy

CNBC (2020): Tesla isn't dominating the electric bike market, but here are the players that might. URL: *www.cnbc.com/2020/11/28/harley-honda-bird-niu-the-race-to-be-tesla-of-electric-bikes.html#close*

Council of Europe (2001): Recommendation No. R (92) 13 REV of the Committee of Ministers to Member States on the revised European Sports Charter. URL: *www.rm.coe.int/16804c9dbb*

CSTA (2017): Economic Impact of Mountain Biking in Whistler 2016

Delius Klasing Verlag (2018): BIKE Leserumfrage 2018

Delius Klasing Verlag (2020a): BIKE Leserumfrage 2020

Delius Klasing Verlag (2020b): EMTB Leserumfrage 2020

destatis (2020): Tourismus in Zahlen 2018

Deutsche Zentrale für Tourismus e. V. (2020): Zahlen, Daten, Fakten 2019

Dresden Marketing GmbH (2016): Destinationsstrategie Dresden

ebiketips (2020): This Tesla Model B Concept e-bike features an independently turning front wheel and suspension spokes. URL: *ebiketips.road.cc/content/news/this-tesla-model-b-concept-e-bike-features-an-independently-turning-front-wheel-and*

Endres, E. (2014): Bundeswaldgesetz: BWaldG – Kommentar. Erich Schmidt Verlag

Enquete-Kommission „Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz" (2019): Stellungnahme der Landesregierung. URL: *www.mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_3/Tourismus/Herausforderungen_Auslandsmarketing.pdf*

Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (2020): Reiseanalyse 2020

Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (2018): Leitfaden nachhaltige Freianlagen

Frenz, W./Müggenborg, H. J. (2016): BNatSchG-Kommentar. 2. Auflage, Erich Schmidt Verlag

Froböse, I. (2006): Cycling and Health. Kompendium gesundes Radfahren. URL: *www.ingo-froboese.de/wp-content/uploads/2016/09/Cycling_Health.pdf*

Frontline (2016): Estimating the Holistic Value of Scotland's Mountain Bike Sector

Greenblatt, E. (2002): Work/Life Balance: Wisdom or Whining. Organizational Dynamics, 31/2, S. 177–193

HA Hessen Agentur GmbH (2017): Jahresbericht 16/17

Hartig, T./Mang, M./Evans, G. W. (1991): Restorative effects of natural environment experiences. Environment and Behavior, 23/1, S. 3–26

Hug, S./Hansmann, R./Monn, C. et al. (2008): Restorative Effects of physical activity in forests and indoor settings. International Journal of Fitness, 4/2, S. 25–38

IfD Allensbach (2020): Allensbacher Marktanalyse Werbeträgeranalyse 2020 – Codebuch Sport und Freizeit

IGES (2014): Bildung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen" – Ergebnisdokumentation

inspektour GmbH (2017): Destination Brand 16: Die Themenkompetenz deutscher Reiseziele – Sonderauswertung zum Urlaubsthema „Mountainbike fahren"

inspektour GmbH (2018): Destination Brand 17: Die Profileigenschaften deutscher Reiseziele – Infografiken für das Reiseziel Erzgebirge

Kaplan, R.; Kaplan, S. (1989): The experience of nature: A psychological perspective. Cambridge University Press

Kerl, F. (2019a): Schneeklimatologie Sachsen. Ergebnispräsentation

Kerl, F. (2019b): Schneeklimatologie Sachsen. Statuskolloquium Klima

Kodal, K. (2010): Handbuch Straßenrecht, 7. Auflage. Verlag C. H. Beck

Kyffhäuser Nachrichten (2018): Neue Tourismusförderung. URL: *www.kyffhaeuser-nachrichten.de/news/news_lang.php?ArtNr=237376*

Landkreis Augsburg (2020): Das naturschutz- und waldrechtliche Betretungsrecht. URL: *www.docplayer.org/195134073-Das-naturschutz-und-waldrechtliche-betretungsrecht.html*

Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2016): Tourismus in Winterberg – Status quo und Perspektiven. URL: *www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Wirtschaft/Tourismus_Winterberg*

Leipzig Tourismus und Marketing GmbH/ Tourismusverband Sächsisches Burgen und Heideland e. V. (2016): Destinationsstrategie Leipzig Region

LTV Sachsen (2011): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Sachsen 2011

LTV Sachsen (2014): Statistiken & Zahlen – Tourismus in Sachsen

LTV Sachsen (2018): Tourismus in Sachsen – Statistiken und Zahlen zum Wirtschaftsfaktor 2016/2017

LTV Sachsen (2019): Untersuchung des tourismuswirtschaftlichen Erfolgs von Stoneman Miriquidi MTB und TrailCenter Rabenberg

LTV Sachsen (2020): Strukturen im Tourismus. URL: *www.ltv-sachsen.de/de/Strukturen-im-Tourismus/who-is-who/Destinationen_1519.html?fa=r1&sid=de*

Lütkes, S./Ewer, W. (2018): BNatSchG-Kommentar, 2. Auflage, Verlag C. H. Beck

Marion, J./Wimpey, J. (2007): Environmental impacts of mountain biking: Science review and best practices. In: Managing mountain biking: IMBA's guide to providing great riding

Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH (2019): Leitfaden zum Verständnis der Dachmarke Oberlausitz 2019

Mattheis, C. (2010). Your Brain on Cycling. Three ways your brain benefits from riding your bike. URL: *www.bicycling.com/training/a20022324/news-report-the-cognitive-benefits-of-riding/*

Mitschang, S., in: Battis, U./Krautzberger, M./Löhr, R.-P. (2019): Baugesetzbuch Kommentar, 14. Auflage

Mountainbike (2019): 10 Top Trails in Deutschland. URL: *www.mountainbike-magazin.de/10-top-trails-in-deutschland/*

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2015): Grundlagenerhebung Mountainbike-Tourismus

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2018): Mountainbike-Monitor 2018 (Identität)

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2019): Teilnehmer-Handreichung zum fünften deutschen Mountainbike Tourismuskongress

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2020): Mountainbike-Monitor 2018 – Sonderauswertung Sachsen

MTB:Belt: Three countries, one goal. URL: *www.mtb-belt.com*

Papst, A. (2017): Einssein mit dem Fahrrad. Eine qualitative Studie zum Flow-Erlebnis im Mountainbiken, Abschlussarbeit

Rad.SN – Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (2019): Kurzkonzept

Red Bull (2020): Die 11 besten MTB Trails in Deutschland. URL: *www.redbull.com/de-de/beste-mtb-trails-und-touren-deutschland*

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2020): Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung

Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (2019): Zweite Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberlausitz-Niederschlesien

Rheinberg, F./Vollmeyer, R./Engerser, S. (2003): Die Erfassung des Flow-Erlebens. Institut für Psychologie, Universität Potsdam

Roth, R./Krämer, A./Armbruster, F. (2019): Mountainbike-Handbuch – Leitfaden zur Entwicklung von MTB-Strecken und -Trails. Hrsg.: Naturpark Südschwarzwald & Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord, 3. Auflage

Saarbrücker Zeitung (2018): Saarland setzt bei Tourismus auf Natur und Familien. URL: *www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/mehr-geld-fuer-die-tourismus-foerderung-im-saarland_aid-24361943*

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020a): Schneeklimatologie für Sachsen. URL: *www.klima.sachsen.de/schneeklimatologie-fuer-sachsen-23571.html*

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020b): Schutzgebiete in Sachsen. URL: *geoportal.sachsen.de/?map=cf107b6c-7715-4cef-aac3-a09a0d035545*

Sächsisches Staatsministerium des Innern (2013): Landesentwicklungsplan 2013

Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (2013): Waldstrategie 2050 für den Freistaat Sachsen

Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (2020): Germany – Rural Development Programme (Regional) – Saxony. Version 6.1

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019a): Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019b): Tourismusstrategie Sachsen 2025

Schumacher, J./Fischer-Hüftle, P. (2010): Bundesnaturschutzgesetz – Kommentar, 2. Auflage, Kohlhammer Verlag

Staatsministerium Baden-Württemberg (2017): Erneutes Rekordjahr für den Tourismus in Baden-Württemberg. URL: *www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/erneutes-rekordjahr-fuer-den-tourismus-in-baden-wuertemberg/*

Staatsministerium Baden-Württemberg (2019): Neue Tourismuskonzeption. URL: *www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-tourismuskonzeption-fuer-baden-wuerttemberg/*

Thomas, K. (2013): Bundeswaldgesetz – Kommentar. Kommunal- und Schul-Verlag

Thurston, E./Reader, R. J. (2001): Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest. Environmental Management Vol. 27, Nr. 3, S. 397–409

Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (2016): Sax Tracks

Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (2019): Geschäftsbericht 2018

Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (2020): MTB-Events in Sachsen. URL: *www.sachsen-tourismus.de/reisethemen/aktiv/mountainbiken/mtb/mtb-events/*

Tourismus NRW e. V. (2020): Jahresbericht 2019

Tourismusverband Erzgebirge e. V. (2016): Destinationsstrategie Erzgebirge

Tourismusverband Erzgebirge e. V. (2020): Richtig gut ankommen. URL: *www.stoneman-miriquidi.com/uebernachten-mountainbike-hotel/*

Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V. (2015): Tourismusleitbild 2025

Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V. (2019): Marketingplan 2020

Tourismusverband Sächsisches Elbland e. V. (2016): Destinationsstrategie Sächsisches Elbland/Dresden-Elbland 2016–2018

Tourismusverband Vogtland e. V. (2016): Destinationsstrategie Fortschreibung 2017/18

Trendwatching (2020): 2020 Trend Report

Umweltbundesamt (2019): Verdichtung. URL: *www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/bodenbelastungen/verdichtung#bodenverdichtung-ein-problem*

velobiz.de Magazin (2019): Radsport gewinnt mit „E“. Ausgabe 05/19, S. 36–41

velobiz.de Magazin (2020): Das Segment „ganz oben“. Ausgabe 11/20, S. 28–33

Wöhrstein, T. (1998): Mountainbike und Umwelt: Ökologische Auswirkungen und Nutzungskonflikte. Saarbrücken: Pirrot Verlag & Druck

ZIV (2020): Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019

Zukunftsinstitut (2018): Megatrend-Dokumentation


Kurort Oberwiesenthal

Anlagen

Anlage 1. Steckbriefe/Benchmark Mountainbike-Infrastruktur

STRECKEN/TRAILS

Infrastruktur-Steckbrief: Streckennetz

Mountainbike-Streckennetze umfassen eine Vielzahl an Routen und Rundkursen, die bedingt miteinander kombiniert werden können. Die meisten Mountainbike-Touren sind fahrtechnisch und konditionell wenig bis mäßig anspruchsvoll. Meist führen sie zu Sehenswürdigkeiten oder durch reizvolle Landschaft.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 35 €

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national
Mountainbikepark Pfälzerwald (RP)

Benchmark international
Biker Valley Engadin (CH)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: www.pd-f.de | Markus Greber | Stevens

Benchmark Streckennetz: Pfälzerwald und Trentino

Über 900 km Wege für Pfadfinder

Mountainbikepark Pfälzerwald (RP)

- 516 Mountainbike-Touren
- große Angebotsvielfalt für Trekking-, Rennrad- & E-Bike-Fahrer
- Empfehlung von 20 Touren mit bis zu 25 % Single-Trail-Anteil
- Bikepark, Trailpark und Dirtpark im Netz eingebunden

Weiterführende Informationen: www.mountainbikepark-pfalzerwald.de

MTB-Paradies für jedermann

Biker Valley Engadin (CH)

- > 400 km einheitlich beschilderte Strecken nach MTB-Masterplan
- die meisten Strecken sind flexibel miteinander kombinierbar
- vielfältiges Angebot spricht verschiedene MTB-Segmente an
- Bike-Hotels, Guiding-Angebote, Bike-Transport und Pauschalen

Weiterführende Informationen: www.engadin.ch

Infrastruktur-Steckbrief: Single Trail

Single Trails können in leichtem bis steilem Gefälle realisiert werden, auf naturbelassenem oder manchmal befestigtem Untergrund. Ein Single Trail ist schmal, meist kurvenreich und z. T. geprägt durch Hindernisse wie Wurzeln, Steine oder Stufen.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 35 €

Bauaufwand *

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national

Tante-Ju Trail, Braunlage (NI)

Benchmark international

Hacklberg Trail, Saalbach-Hinterglemm (AT)

Quelle: absolutGPS 2020.
Bild: www.pd-f.de | Markus Greber

* Durch eine gute Planung und angemessenen initialen Aufwand lassen sich die laufenden Kosten i. d. R. verringern.

Benchmark Single Trail: Tante-Ju Trail und Hacklberg Trail

Natürlicher Single Trail

Tante-Ju Trail im Harz (NI)

- Single Trail im ursprünglichen Sinne
- natürlicher Trail mit geteilter Nutzung durch Mountainbiker, Wanderer und Trailrunner
- ausgeprägte Naturnähe
- Geheimtipp-Charakter

Erfolgreich händisch optimiert

Hacklberg Trail in Saalbach (AT)

- 5,4 km lange Abfahrt mit 600 Hm
- flowig angelegt und schnell fahrbar (durch z. B. Anliegerkurven, geradlinig verlaufende Passagen)
- ausschließlich für Mountainbiker
- spaßig für Einsteiger und Könner

Weiterführende Informationen: www.trailforks.com/trails/harz-s1-tante-ju/

Weiterführende Informationen: www.saalbach.com

Infrastruktur-Steckbrief: Flow Trail

Das Motto lautet „viel Spaß, wenig Risiko". Das Streckenlayout ist bergab orientiert und eine Folge von Anliegerkurven, Wellen und kleineren rollbaren Sprüngen auf befestigtem Untergrund. Der Flow Trail erlaubt sowohl Anfängern als auch Profis, ein Flow-Erlebnis zu erreichen.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 50 €

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national

Flow Country, Geißkopf (BY)

Benchmark international

Azur/Rubin, Klínovec (CZ), Teäre Line, Sölden (AT)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: BLM Oregon & Washington

Benchmark Flow Trail: Flow Country und Teäre Line

Deutscher Star der Flow Trails

Flow Country (BY)

- hohe Bekanntheit in der deutschen Mountainbike-Szene
- hoher Spaßfaktor für Anfänger bis Profi durch ausgewogenen Anspruch der Strecke
- gebaut von deutscher Trailbau-Berühmtheit Diddie Schneider

Langes Flow-Erlebnis

Teäre Line (AT)

- ca. 20 Minuten Abfahrt auf 7 km Länge
- 130 Anliegerkurven und ein Wallride
- breite und dadurch sichere Bauweise

Weiterführende Informationen: www.mtbzone-bikepark.com/geisskopf

Weiterführende Informationen: www.bikerepublic.soelden.com

Infrastruktur-Steckbrief: Jump Trail/Jumpline

Ein Jump Trail ist eine Aneinanderreihung von Sprüngen und Anliegerkurven. Er spricht v. a. geübte Fahrer an, kann jedoch mit rollbaren Sprüngen (Tables) oder Umfahrungen auch für Anfänger zugänglich gemacht werden. Jump Trails eignen sich für Showveranstaltungen wie „Whip-Off Contests" und können somit als Publikumsmagnet dienen.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter: ab 60 €

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national

Bike Components Freeride, Hürtgenwald (NW)

Benchmark international

A-Line, Whistler (CA); Vink Line, Châtel (FR)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: Andrika Soreng

Benchmark Jumpline: Bike Components Freeride und A-Line

Gewusst wie

Bike Components Freeride (NW)

- sämtliche Sprünge sind überrollbar oder umfahrbar, was ein allmähliches Herantasten ermöglicht und die Sicherheit erhöht
- Trailbau-Experte und Profisportler Nico Vink als Kopf hinter dem Trail
- Namensgebung durch Sponsor

Unerreichter Standard

A-Line (CAN)

- sehr hoher Bekanntheitsgrad in der Szene – gilt als das Jumpline-Paradebeispiel
- sichere Bauweise durch Table-Sprünge und breite Strecke
- viel befahren und beworben von Stars der Freeride-Szene
- lange Absprünge ermöglichen eine kontrollierte Flugphase

Weiterführende Informationen: www.mtb-park-huertgenwald.de

Weiterführende Informationen: www.whistlerblackcomb.com

Infrastruktur-Steckbrief: Downhill Trail

Downhill Trails sind anspruchsvolle Strecken, die in der bestmöglichen Zeit bewältigt werden. Sie bestehen aus natürlichen (Stein-/Wurzelpassagen) und künstlichen Elementen (Sprünge, Holzhindernisse) in möglichst steilem Terrain. Downhill gilt als sehr medienwirksam – selbst Amateur-Rennen können größere Zuschauerzahlen anziehen.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter: individuell

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national
Downhill, Todtnau (BW)

Benchmark international
Speedster, Leogang (AT)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: pxhere

Benchmark Downhill Trail: Downhill Todtnau und Speedster Leogang

Anspruchsvoll-ruppiger Downhill

Downhill Todtnau (BW)

- 2015 Austragungsort der Deutschen Downhill-Meisterschaften
- 2,7 km Länge; 450 Hm
- anspruchsvolles Gelände mit Road-gaps, Drops und Stufen über Wurzelteppiche

Weiterführende Informationen: www.bikepark-todtnau.de

Weltklasse-Downhill-Trail

Speedster Leogang (AT)

- Austragungsort des UCI Downhill-Worldcup
- 2,3 km Länge; 468 Hm
- fahrtechnisch sehr anspruchsvoll
- Steilstücke, Wurzelpassagen, Steinfelder und enge Kehren vorhanden

Weiterführende Informationen: www.bikepark.saalfelden-leogang.com

Infrastruktur-Steckbrief: E-Bike Trail/Uphill Flow Trail

E-Bike Trails bzw. Uphill Flow Trails sind speziell für die Nutzung mit E-Mountainbikes entworfen und bieten bergauf großen Fahrspaß. Sie bestehen aus einer Abfolge von Anliegerkurven und z. T. gebauten Elementen/ Hindernissen. E-Bike Trails können in Bikeparks als Alternative bzw. Ergänzung zu Aufstiegsanlagen dienen.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 35 €

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national
Bosch eBike Uphill Flow Trail, Geißkopf (BY)

Benchmark international
Bernina Express Uphill Pontresina (CH)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: secret trails

Benchmark E-Bike Trail: Bosch eBike Uphill Flow Trail und Bernina Express Uphill Pontresina

Der Pionier

Bosch eBike Uphill Flow Trail (BY)

- 3 km Länge und 280 Hm
- zumeist flowig, aber mit Hindernissen (bspw. Wallride) versehen
- erster Uphill Flow Trail weltweit
- spricht unterschiedliche Könnerstufen an

Naturerlebnis mit dem E-Bike

Bernina Express Uphill (CH)

- Streckenverlauf entspricht Linie der Rhätischen Bahn
- Teilstreckenabschnitte sind mit Bahnfahrt kombinierbar
- natürliche und gebaute Streckenabschnitte im Wechsel

Weiterführende Informationen: www.mtbzone-bikepark.com/geisskopf

Weiterführende Informationen: www.pontresina.ch

PARKS/ANLAGEN

Infrastruktur-Steckbrief: Pumptrack

Pumptracks benötigen kein spezielles Relief und können am Fuße eines Berges oder auch in Städten entstehen. Das individuell anpassbare Layout ermöglicht die Nutzung durch Anfänger und Profis. Das fahrtechnische Können ist auschlaggebend: Durch „Pumpen" der Wellen und Anlieger wird Geschwindigkeit erzeugt, ohne zu pedalieren.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 125 €

Bauaufwand *

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national
Pumptrack Groß-Umstadt (HE)

Benchmark international
Pumptrack New York City (US)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: Wojtek.orm

* Bei asphaltierten Pumptracks sind die Baukosten höher als bei befestigten, die laufenden Kosten sind jedoch deutlich geringer.

Benchmark Pumptrack: Groß-Umstadt und New York City

Der Allrounder

Pumptrack Groß-Umstadt (HE)

- 1.300 m² Fläche
- Asphalt-Pumptrack
- behindertengerechter Übungstrack für Rollstuhlfahrer und Laufräder
- Ergänzung zu vorhandenem Skatepark

Sport und Kultur vereint

Pumptrack New York City (US)

- Asphalt-Pumptrack
- bemalt vom New Yorker Künstler Jon Burgerman
- erster Velosolutions-Pumptrack in den USA

Weiterführende Informationen: www.umstaedter-pumptrack.de

Weiterführende Informationen: www.velosolutions.com

Infrastruktur-Steckbrief: Bikepark

Bikeparks bieten dem Biker/der Bikerin eine breite Palette an Trails. Weiterhin finden Biker Aufstiegshilfen (Lift, Shuttle, Uphill Flow Trail) vor. Beides kann i. d. R. gegen Entgelt genutzt werden. Die Strecken werden laufend gepflegt und erneuert. Typische Strecken im Bikepark sind Flow Trails, Jump Trails und Downhill Trails.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter: individuell

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national

Bikepark Winterberg (NW)

Benchmark international

B1park Wind Hill (UK); EVO Bike Park (FR)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: Carter Moorse

Benchmark Bikepark: Winterberg und EVO Bikepark

Multitalent auf kompaktem Areal

Winterberg (NW)

- umfangreiches Angebot an Trails und Touren, Pumptracks und Skipisten
- Bikeshops, Technikkurse, Service Points, Guiding
- jährlich über 100 Events

Der Szenemagnet

EVO Bikepark (FR)

- 2016 Crowdfunding-Start mit vier Strecken, 2019 bereits 7 Strecken
- Schwierigkeitsgrad der Trails sofort ab Trail-Einstieg erkennbar
- passionierte Biker als Betreiber begeistern Anfänger und Profis
- Sicherheit der Sprünge durch breite und als Table gebaute Landungen erhöht

Weiterführende Informationen: www.bikepark-winterberg.de

Weiterführende Informationen: www.evobikepark.com

Infrastruktur-Steckbrief: Trailcenter/Trailpark

In einem Trailcenter können Biker innerhalb eines bestimmten Gebiets überwiegend auf Trails fahren. Sie finden meist angelegte Streckenabschnitte vor, die flexibel kombiniert werden können. Ihr Anspruch reicht von leichten bis fortgeschrittenen Strecken mit vorwiegend flowigem Charakter.
Auf Aufstiegshilfen wird i. d. R. verzichtet.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter: ab 50 €

Bauaufwand *

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

Tour
Marathon
Cross Country
All Mountain
Enduro
Freeride
Downhill

Benchmark national
TrailCenter Rabenberg (SN), TrailGround Brilon (NW)

Benchmark international
Singltrek Pod Smrkem (CZ), Coed-y-Brenin (Wales)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: BLM Oregon & Washington

* Durch eine gute Planung und angemessenen initialen Aufwand lassen sich die laufenden Kosten i. d. R. verringern.

Benchmark Trailcenter: TrailGround Brilon und Coed-y-Brenin

Gelungener Tagesausflug

TrailGround Brilon (NW)

- drei Single-Trail-Runden jeweils zwischen 7 und 17 km
- Fahrvergnügen wichtiger als technische Herausforderungen
- moderate Anstiege
- ausschließlich leichte technische Elemente

Spaß für jedermann

Coed-y-Brenin (UK)

- Skills Area
- Fahrradverleih, Café, Bike Wash, Duschen und ein Shop
- 9 Single Trails
- alle Schwierigkeitsstufen werden abgedeckt

Weiterführende Informationen: www.trailgroundbrilon.de

Weiterführende Informationen: www.beicsbrenin.co.uk

Infrastruktur-Steckbrief: Dirtpark

Dirtparks werden zumeist in der Ebene oder in leicht abfallendem Gelände gebaut. Von einer Erhöhung startend werden mit speziellen Dirtbikes Anlieger und Sprünge bewältigt. Dabei stehen Fahrspaß, das Ausführen von Tricks und das Bauen und Pflegen von Sprüngen (Dirts) im Vordergrund.

Anspruch

Topografie

Belag

Baukosten/lfd. Meter ab 35 €

Bauaufwand

Unterhalt

Attraktivität für MTB-Segmente

- Tour
- Marathon
- Cross Country
- All Mountain
- Enduro
- Freeride
- Downhill

Benchmark national
BikeBase Herborn (HE)

Benchmark international
La Poma Bikepark (ES)

Quelle: absolutGPS 2020
Bild: MuBar

Benchmark Dirtpark: BikeBase Herborn und La Poma Bikepark

Vorbild in Deutschland

BikeBase Herborn (HE)

- Foampit hilft beim Lernen von Tricks
- Austragungsort eines jährlichen Contests („Bring it on" Dirtjam) und weiterer Events
- eingetragener Verein mit zahlreichen Helfern
- Streckenprofil bedient Anfänger bis Experten

Weiterführende Informationen: www.bike-base-herborn.de

Die Talentschmiede

La Poma Bikepark (ES)

- weltweite Bekanntheit
- dient regelmäßig als Übungsgelände für zahlreiche Profis (z. B. Adolf Silva, Andreu Lacondeguy)
- Streckenprofil bedient Anfänger bis Experten
- breites Angebot (Pumptrack, Foampit, Street- & Trial-Bereich)

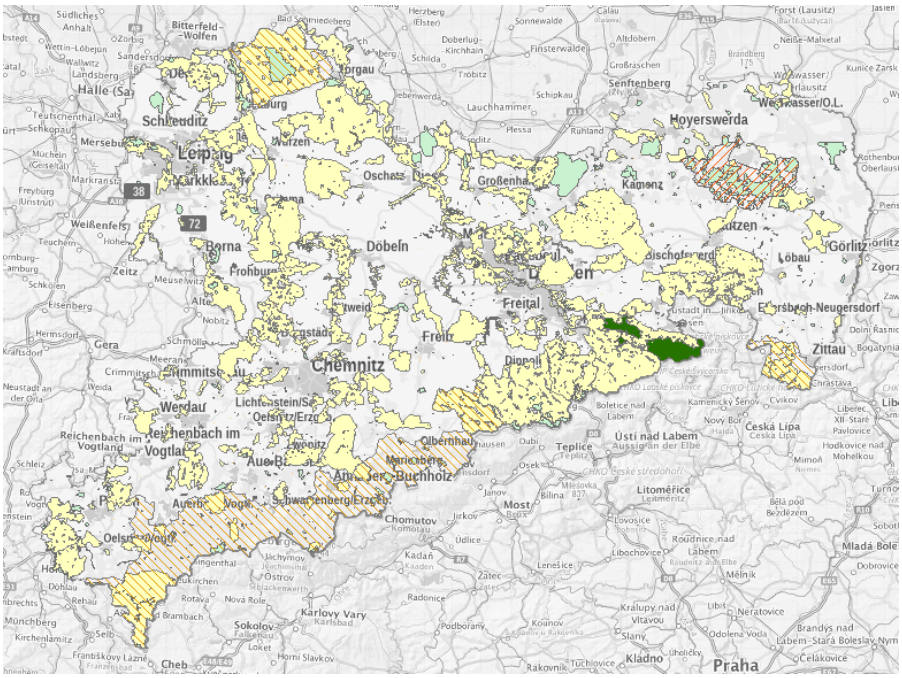
Weiterführende Informationen: www.lapomabikepark.com

Anlage 2. Zukunftsszenarien für den Winter-/Gebirgstourismus

Szenario 1: Schleichender Niedergang	• Über die nächsten 20 bis 30 Jahre nimmt das Interesse an klassischem Wintersport weiter ab. • Freizeitaktivitäten verlagern sich zunehmend in die digitale Sphäre und virtuelle Realität. • Infrastruktur erodiert langsam, nach Unterschreitung der kritischen Masse beschleunigt. • Alterung/Abwanderung senken die Innovationskraft und Fähigkeit zum Strukturwandel. • Die Politik beschränkt sich mangels Strategiefähigkeit auf strukturerhaltende Maßnahmen und Subventionen. • Das Berggebiet verliert letztlich seine systemrelevante Branche. • Der Niedergang des Wintertourismus zieht weitere Kreise. Teile des Berggebietes veröden.
Szenario 2: Geografische Konzentration	• Die Nachfrage stagniert auf niedrigem Niveau, Wintertourismus wird zum Nischenprodukt. • Die zunehmende Kapitalintensität, etwa für Beschneiung, führt zur Konsolidierung in wenigen Destinationen. • Der Klimawandel führt zum Rückzug des alpinen Wintertourismus in die Alpen. • Von den Entwicklungen profitieren hoch gelegene Regionen, insbesondere Top-Destinationen. • Andere Regionen müssen alternative Strategien wie Sommer- und Gesundheitstourismus entwickeln – oder sie werden schrumpfen. • Branche und Politik sollten Strategien für den Übergang zum neuen Gleichgewicht entwickeln.
Szenario 3: Comeback des Wintertourismus	• Hoch gelegene Skiorte werden zu Profiteuren des Klimawandels. • Durch Marktbereinigung/-konsolidierung verschwinden kleine Skigebiete vom Markt. • Gezielte Destinationsbildung führt zur Ausdifferenzierung und Spezialisierung der Tourismusorte auf einzelne Marktsegmente. • Produktinnovation durch moderne IT-Lösungen macht Wintersport wieder wettbewerbsfähig. • Die Suche nach Authentizität führt zur Renaissance der Natursportarten. • Der Branche gelingt es, durch Rückbesinnung auf die Wurzeln dem Wintersport seine verlorene „Seele“ zurückzugeben.
Szenario 4: Radikale Neuerfindung des Bergtourismus	• Aufgerüttelt durch die Krise, beginnt die Branche proaktiver zu handeln. • Unternehmen und Politik erneuern durch Strukturwandel den Bergtourismus. • Das Potenzial der Zweitwohnungsbesitzer und pensionierten Baby-Boomer wird erschlossen. • Es gelingt, Hybridangebote zwischen Berg- und Städtetourismus zu entwickeln. • Mit Mitteln der Digitalisierung wird das Tourismuserlebnis neu erfunden. • In einer urbanisierten Umgebung werden die Bergregionen zu Dienstleistern der Metropolen. • Klassische Produkte erodieren (z. B. Skitourismus, Hotellerie), aber die Berggebiete finden ihre neue Nische in einer nationalen und internationalen Arbeitsteilung.
Szenario 5: Florierender Tourismus ohne Tourismusbranche	• Die digitalisierte Sharing Economy löst die Tourismusbranche ab – *free for all*: • Anreise: Luftweg, selbst fahrende Autos, Fernbusse, Mitfahrgelegenheiten, Uber • Übernachtung: Ferienwohnungen (Airbnb), Couchsurfing, Campingplätze, Hütten • Freizeitgestaltung: Comeback des Wanderns, Rad/Mountainbike, Schneeschuhtouren, Free Climbing, Pilgerreisen • Infrastruktur: Wanderwege, Naturparke, historische Städte, Seen und Flüsse • Dienstleistungen: Online-Kartendienste, Wander-Apps, Reisetipps im Internet, Vergleichsportale

Quelle: absolutGPS nach Avenir Suisse (2018)

Anlage 3. Überblick zu Schutzgebietskategorien nach dem BNatSchG



Schutzgebiete in Sachsen. Quelle: Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2020b)
Biosphärenreservat Naturpark Nationalpark Naturschutzgebiet Landschaftsschutzgebiet

In den nachfolgenden Steckbriefen wird die allgemeine Genehmigungsfreundlichkeit von Mountainbike-Projekten in den jeweiligen Schutzgebieten anhand eines **Ampelsystems** dargestellt. Je stärker der Balken rot gefärbt ist, desto strikter sind die Anforderungen bezüglich des Betriebs bzw. der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten in diesen Gebieten. Eine stärkere Grünfärbung deutet auf genehmigungsfreundlichere Anforderungen oder aber Ausnahmemöglichkeiten hin.

STECKBRIEF LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET

Eignung für MTB	mit Einschränkungen
Regelungen	§ 26 BNatSchG
Schutzregime	• mäßig bis streng • grundsätzlich durch relatives Verbot gekennzeichnet, welches auf Gebietscharakter und Schutzzweck bezogen ist • i. d. R. daher präventive Verbote mit Erlaubnisvorbehalt • i. d. R. grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich (Ausweisung sogar ausschließlich für die Erholung möglich)
Erste Ansprechpartner	• untere Naturschutzbehörden (Landratsämter/kreisfreie Städte) • bei Wald zusätzlich Forstbehörde und Waldeigentümer

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- **Konkrete Verordnung** beachten.
- Prüfen, ob Mountainbiken, z. B. als Form des Radfahrens, erfasst ist.

  Wenn ja:

  Als Verbot?

  → Kein Mountainbiken möglich.

  Als zulässige Handlung?

  → Mountainbiken unter Beachtung der Schutzzwecke möglich. Dabei können, je nach Schutzzweck, Gestalt des Gebiets etc. Abstufungen bzgl. unterschiedlicher Mountainbike-Formen erforderlich sein.

Beispiel: Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Dübener Heide" (LSG-VO „Dübener Heide"):

- § 4 Verbote: Radfahren dort nicht genannt, auch keine Betretungsverbote.
- § 6 Erlaubnisvorbehalte: Radfahren unterliegt keinem Erlaubnisvorbehalt.
  → Radfahren und damit Mountainbiken im Ausgangspunkt zulässig.
  → Schutzzwecke aber beachten.
- Bspw. § 3 II Nr. 2: *„Besondere Schutzzwecke sind: […]*

  2. naturnahe Flächen und Strukturen vor Zerstörung, Beschädigung, nachhaltiger Störung oder Veränderung des charakteristischen Zustandes zu schützen und insbesondere weitere Grundwasserabsenkungen zu verhindern […]."

  → Intensivere Formen könnten diese möglicherweise tangieren.

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Konkrete Verordnung beachten.
- Prüfen, ob Mountainbiken, z. B. als Form des Radfahrens, erfasst ist.

  Wenn ja:

  Als Verbot?

  → Kein Mountainbiken möglich.

  Als zulässige Handlung?

  → Mountainbiken unter Beachtung der Schutzzwecke möglich. Dabei können, je nach Schutzzweck, Gestalt des Gebiets etc. Abstufungen bzgl. unterschiedlicher Mountainbike-Formen erforderlich sein.

  Zudem prüfen: Inwieweit fällt neue Mountainbike-Infrastruktur unter erlaubnisbedürftige Handlung?

  → Wenn Voraussetzungen für eine Erlaubnis gem. der Verordnung vorliegen, ist diese zu erteilen.

Beispiel: Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Dübener Heide" (LSG-VO „Dübener Heide"):

- § 5 II: *„Der Erlaubnis bedürfen insbesondere […]:*

  1. Errichtung von baulichen Anlagen […] oder der Errichtung gleichgestellte Maßnahmen, […]

  6. Anlage oder Veränderung von Straßen, Wegen oder anderen Verkehrsanlagen, […]

  9. Anlage oder Veränderung von Stätten für Spiel und Sport […],

  10. Aufstellen oder Anbringen von Plakaten, Bild- oder Schrifttafeln, […]."
- § 5 III: *„Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn die Handlung Wirkungen der in § 4 genannten Art nicht zur Folge hat oder solche Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden können. Die Erlaubnis kann mit Auflagen, unter Bedingungen, befristet oder widerruflich erteilt werden, wenn dadurch erreicht wird, dass die Wirkungen der Handlung dem Schutzzweck nur unwesentlich zuwiderlaufen."*

  → Die Anlage neuer Infrastruktur ist möglich, unterliegt jedoch dem Erlaubnisvorbehalt. Sofern keine gravierenden Auswirkungen zu befürchten sind, besteht Anspruch auf Erteilung der Erlaubnis.

STECKBRIEF NATURSCHUTZGEBIET

Eignung für MTB	sehr eingeschränkt
Regelungen	§ 23 BNatSchG, § 14 SächsNatSchG
Schutzregime	• sehr streng • grundsätzlich absolutes Veränderungsverbot • Möglichkeit nachteiliger Folgen genügt • können der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden (im Ausgangspunkt kein Zugang, Vorrang des Schutzzwecks vor Erholung und Betretungsrechten)
Erste Ansprechpartner	• untere Naturschutzbehörden (Landratsämter/kreisfreie Städte) • bei Wald zusätzlich Forstbehörde und Waldeigentümer

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- Konkrete Verordnung beachten.
- Diese insbesondere dahingehend auswerten, ob Betretungsrecht eröffnet ist und Mountainbiken als Form des Radfahrens überhaupt erfasst sein kann.
- Wenn Radfahren möglich ist, muss anhand der Verbote und Schutzzwecke festgestellt werden, inwieweit und mit welcher Intensität. Dies ist immer eine **Frage des Einzelfalles**.

Beispiel: Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig zur Festsetzung des Naturschutzgebietes „Reudnitz" (NSG-VO „Reudnitz"):

- § 4 II: *„Insbesondere ist es verboten: […]*
  16. auf Flächen außerhalb der öffentlichen Straßen und Wege sowie der für das Reiten im Wald ausgewiesenen Reitwege zu reiten, außerhalb öffentlicher Straßen und Wege sowie der befestigten Waldwege Rad oder Schlitten zu fahren oder im Schutzgebiet mit motorgetriebenen oder bespannten Fahrzeugen zu fahren […]."
  → Umkehrschluss: Auf öffentlichen Straßen und Wegen sowie befestigten Waldwegen ist Radfahren erlaubt!

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Nur dann überhaupt in Erwägung zu ziehen, wenn Betretungsrecht eröffnet wurde und dieses Radfahren prinzipiell erfasst.
- Konkrete Verordnung beachten – insbesondere, ob und inwieweit neue Infrastruktur angelegt werden kann. Dies ist zwar im NSG nicht per se ausgeschlossen, jedoch in der Regel restriktiv.

Beispiel: NSG-VO „Reudnitz":

- § 4 II: *„Insbesondere ist es verboten: […]*
  1. bauliche Anlagen im Sinne der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) vom 18. März 1999 (SächsGVBl. S. 85, 86), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 28. Juni 2001 (SächsGVBl. S. 426, 428), in der jeweils geltenden Fassung zu errichten, zu ändern, abzubrechen oder der Errichtung gleichgestellte Maßnahmen durchzuführen;
  2. Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen; […]
  12. Plakate, Schilder, Bild- oder Schrifttafeln oder sonstige Werbeanlagen aufzustellen oder anzubringen;
  13. Markierungszeichen aufzustellen oder auf im Schutzgebiet befindliche Objekte aufzuzeichnen; […]"
- § 5: *„§ 4 gilt nicht […]*
  11. für behördlich angeordnete oder zugelassene Beschilderungen;
  12. für die von der Naturschutzbehörde angeordneten oder genehmigten Wegemarkierungen; […]."
  → Errichtung erforderlicher Infrastruktur kaum möglich; selbst einfache Wegemarkierungen nur eingeschränkt möglich, wenn diese zugelassen wurden.

STECKBRIEF NATIONALPARK

Eignung für MTB	sehr eingeschränkt
Regelungen	§ 24 BNatSchG, § 15 SächsNatSchG, Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Nationalparkregion Sächsische Schweiz (NLPR-VO) vom 23.10.2003
Schutzregime	• sehr streng • müssen überwiegend – aber nicht ganz – die Voraussetzungen eines Naturschutzgebietes erfüllen • grundsätzlich absolutes Veränderungsverbot • können der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden (oftmals der Allgemeinheit zur Erholung und zum Naturerleben zugänglich, soweit dies den jeweils in der Verordnung näher bezeichneten Schutzzwecken nicht widerspricht) • aufgrund der charakteristischen Großflächigkeit erfolgt i. d. R. eine Ausweisung unterschiedlicher Schutzzonen, bei denen im Einzelfall die Zulässigkeit von Mountainbike/Radfahren anhand der Rechtsverordnung geprüft werden muss
Erste Ansprechpartner	• Sachsenforst – Nationalparkverwaltung Sächsische Schweiz, obere Naturschutzbehörde (Landesdirektion Sachsen)

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- In Sachsen gibt es derzeit nur einen Nationalpark: Nationalpark Sächsische Schweiz.
- Die Verordnung muss insb. dahingehend ausgewertet werden,
  (1.) ob und wo Betretungsrecht (inkl. Radfahren) eröffnet ist und
  (2.) Mountainbiken als Form des Radfahrens überhaupt erfasst sein kann.
- Wenn Radfahren möglich ist, muss anhand der Verbote und Schutzzwecke festgestellt werden, inwieweit und mit welcher Intensität. Dies ist immer eine **Frage des Einzelfalles**.
- Auch das Nationalpark-Programm Sächsische Schweiz beachten. Dort und auf der Webpräsenz des Nationalparks wird explizit darauf hingewiesen, dass zum einen abseits der ausgewiesenen Radrouten das Radfahren nicht gestattet ist, zum anderen die ausgewiesenen Radrouten auch mit Mountainbikes befahren werden können, im Nationalpark aber keine Mountainbike- oder Downhill-Strecken bestehen.
  → Daher eher für Segment Tour.

Beispiel: Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Nationalparkregion Sächsische Schweiz (NLPR-VO) vom 23. Oktober 2003:

- § 4 II: *„Der Nationalpark ist der Allgemeinheit zur Erholung und zum Naturerleben zugänglich, soweit dies dem Schutzzweck nach § 3 II nicht widerspricht. Den historisch gewachsenen Nutzungen und Interessen der Wanderer, Bergsteiger und des Tourismus ist bei der Anlage und Unterhaltung von Erschließungseinrichtungen und bei allen Planungen und Maßnahmen für das Schutzgebiet angemessen Rechnung zu tragen […]."*
- § 6 I: *„Im Nationalpark sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, nachteiligen Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer sonstigen erheblichen Störung führen."*
- § 6 II: *„Insbesondere ist es vorbehaltlich des Ergebnisses einer nach § 7 erforderlichen Prüfung verboten, […]*
  15. außerhalb von Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen oder der für die nachfolgend genannten Nutzungsarten ausdrücklich zugelassenen Straßen, Wege und Plätze mit motorgetriebenen oder bespannten Fahrzeugen und Schlitten aller Art zu fahren […] oder Fahrrad zu fahren,
  16. in der Kernzone Flächen außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen oder gekennzeichneter Wege (Wanderwege, Radrouten, Bergpfade, Kletterzugänge) zu betreten oder außerhalb von Gebäuden zu lagern oder zu nächtigen,
  17. außerhalb der Kernzone Straßen oder Wege zu verlassen […]."
- § 7 I: *„Im Nationalpark bedürfen folgende Handlungen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der höheren Naturschutzbehörde: […]*
  6. außerhalb der Kernzone organisierte Veranstaltungen abseits gekennzeichneter Wanderwege oder Radrouten sowie öffentlicher Straßen,
  7. organisierte Veranstaltungen aller Art im Freien mit voraussichtlich mehr als 60 Teilnehmern, […]."
- § 7 II: *„Einer Erlaubnis bedarf es in Einzelfällen nach Absatz 1 Nr. 1 bis 8 nicht, wenn das Nationalpark- und Forstamt Sächsische Schweiz die jeweilige Handlung schriftlich gegenüber*

dem Begünstigten für mit dem Schutzzweck gemäß § 3 und den Zielen und Grundsätzen gemäß §§ 4, 5 sowie Anlage 5 vereinbar erklärt hat."

→ Umkehrschluss: Auf öffentlichen Straßen und Wegen sowie dafür ausdrücklich zugelassenen bzw. gekennzeichneten Straßen, Wegen und Plätzen ist Radfahren erlaubt. Aber: Schutzzwecke und sonstige Einschränkungen beachten. Diese können unterschiedliche Formen des Mountainbikens faktisch ausschließen.

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Nur dann und dort überhaupt in Erwägung zu ziehen, wenn und wo Betretungsrecht eröffnet wurde und dieses Radfahren prinzipiell erfasst.
- Konkrete Verordnung beachten und präzise auswerten, insb. dahingehend, ob und inwieweit neue Infrastruktur angelegt werden kann. Dies ist zwar im Nationalpark nicht per se ausgeschlossen, jedoch in der Regel restriktiv zu handhaben.
- Auch das Nationalpark-Programm Sächsische Schweiz beachten.
  → Anlage neuer Infrastruktur, insb. für intensivere Segmente, schwierig.

Beispiel: Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Nationalparkregion Sächsische Schweiz (NLPR-VO) vom 23. Oktober 2003:

- § 6 I: *„Im Nationalpark sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, nachteiligen Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer sonstigen erheblichen Störung führen."*
- § 6 II: *„Insbesondere ist es vorbehaltlich des Ergebnisses einer nach § 7 erforderlichen Prüfung verboten, […]*
  1. bauliche Anlagen im Sinne von § 2 II 1 der Sächsischen Bauordnung […] zu errichten, auch wenn keine Baugenehmigung erforderlich ist, sowie in den Naturzonen A und B bauliche Anlagen zu ändern,
  2. Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen, Leitungen zu verlegen sowie in den Naturzonen A und B derartige Anlagen zu ändern […]."
- § 7 I: *„Im Nationalpark bedürfen folgende Handlungen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der höheren Naturschutzbehörde: […]*
  4. das Anbringen, Entfernen oder Verändern von Bild- und Schrifttafeln sowie die Kennzeichnung von Wegen und Objekten, […]."
- § 7 II: *„Einer Erlaubnis bedarf es in Einzelfällen nach Absatz 1 Nr. 1 bis 8 nicht, wenn das Nationalpark- und Forstamt Sächsische Schweiz die jeweilige Handlung schriftlich gegenüber dem Begünstigten für mit dem Schutzzweck gemäß § 3 und den Zielen und Grundsätzen gemäß §§ 4, 5 sowie Anlage 5 vereinbar erklärt hat."*
  → Errichtung erforderlicher Infrastruktur kaum möglich; selbst einfache Wegemarkierungen nur eingeschränkt möglich, wenn diese zugelassen wurden.

STECKBRIEF BIOSPHÄRENRESERVAT

Eignung für MTB	eingeschränkt bis sehr eingeschränkt
Regelungen	§ 25 BNatSchG, § 16 SächsNatSchG
Schutzregime	• mäßig bis sehr streng (je nach Zone und Vorgaben für diese) • erfüllt in weiten Teilen Voraussetzungen von Naturschutzgebieten, sonst überwiegend von Landschaftsschutzgebieten • je nach Zonierung/Verordnungen absolutes Veränderungsverbot (Verbote ohne Erlaubnisvorbehalt) oder relatives Veränderungsverbot (präventive Verbote mit Erlaubnisvorbehalt) • aktuell in Sachsen ein Biosphärenreservat: Biosphärenreservat Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft
Erste Ansprechpartner	• Sachsenforst – Biosphärenreservatsverwaltung • obere Naturschutzbehörde (Landesdirektion Sachsen)

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- Konkrete Verordnung beachten.
- Die Rechtsverordnung insbesondere dahingehend auswerten,
  (1.) ob und wo Betretungsrecht (inkl. Radfahren) eröffnet ist und
  (2.) Mountainbiken als Form des Radfahrens überhaupt erfasst sein kann. In der Schutzzone I etwa ist Mountainbiken unzulässig.
- Wenn Radfahren in den anderen Zonen möglich ist, muss anhand der Verbote und Schutzzwecke festgestellt werden, inwieweit und mit welcher Intensität. Dies ist eine **Frage des konkreten Einzelfalles**.
- Auch die Pflege- und Entwicklungspläne beachten.

Beispiel: Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Festsetzung des Biosphärenreservates „Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft:

- § 7 I (Verbote): *„In dem Biosphärenreservat sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets erheblich verändern oder dem Schutzzweck zuwiderlaufen."*
  → Gilt generell für alle Zonen. Daher müssen immer die Schutzzwecke etc. für jeweilige Zonen ermittelt und berücksichtigt werden.
- § 7 II: *„In der Schutzzone I sind das Betreten und jede Nutzung verboten."*
  → Daher auch kein Radfahren möglich.
- § 7 IV: *„Darüber hinaus sind in der Schutzzone II alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beeinträchtigung oder Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können […]."*
  → Könnte ggf. auf intensivere Ausübung des Mountainbikens zutreffen.
- § 8 II (Erlaubnisvorbehalte): *„In der Schutzzone II bedürfen der Erlaubnis insbesondere: […]*
  2. das Organisieren von Massenveranstaltungen, […]."
  → Trifft ggf. für organisierte Events zu.
- § 9 (zulässige Handlungen): *„Die §§ 7 und 8 gelten nicht […]*
  8. für die in den Schutzzonen II bis IV bisher rechtmäßigerweise ausgeübte Nutzung der Grundstücke, […], Straßen, Wege, […] in der bisherigen Art und im bisherigen Umfang sowie deren Unterhaltung und Erhaltung, […]."

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Konkrete Verordnung beachten.
- Nur dort überhaupt in Erwägung zu ziehen, wo Betretungsrecht besteht und dieses Radfahren prinzipiell erfasst.
- Insbesondere dahingehend auswerten, ob und inwieweit neue Infrastruktur angelegt werden kann – dabei die jeweiligen Schutzzonen und deren unterschiedliche Schutzstandards beachten.
- Auch die Pflege- und Entwicklungspläne beachten.

Beispiel: Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Festsetzung des Biosphärenreservates „Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft:

- § 7 II: *„In der Schutzzone I sind das Betreten und jede Nutzung verboten."*
  → Hier nicht möglich.
- § 7 IV: *„Darüber hinaus sind in der Schutzzone II alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beeinträchtigung oder Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können. Insbesondere sind verboten:*
  1. die Errichtung oder dem Schutzzweck zuwiderlaufende wesentliche Änderung von […] Sport- und Freizeiteinrichtungen, […]
  3. die Errichtung, wesentliche Änderung oder Beseitigung baulicher Anlagen nach § 2 Abs. 1 der Sächsischen Bauordnung, […]
  13. das Anbringen oder Aufstellen von Plakaten, Bild- oder Schrifttafeln oder Wegemarkierungen, mit Ausnahme der Kennzeichnung von privaten Betriebswegen."

- § 8 II (Erlaubnisvorbehalte): *„In der Schutzzone II bedürfen der Erlaubnis insbesondere: […]*
  8. *die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 63 I Nr. 2 SächsBO.“*
- § 9 (zulässige Handlungen): *„Die §§ 7 und 8 gelten nicht […]*
  12. *für die Errichtung oder Verlegung von Wegen, Straßen oder Bahnlinien begleitender Infrastruktur, sofern die Wege, Straßen oder Bahnlinien die Außengrenze des Biosphärenreservates bilden,*
  13. *für behördlich angeordnete oder zugelassene Beschilderungen […].“*
  → Errichtung erforderlicher Infrastruktur kann je nach Zone möglich sein. Beachten, welche Maßgaben für welche Zonen gelten.

STECKBRIEF NATURPARK

Eignung für MTB	mit Einschränkungen bis sehr eingeschränkt
Regelungen	§ 27 BNatSchG, § 17 SächsNatSchG
Schutzregime	• mäßig bis streng • überwiegend Landschaftsschutz- oder Naturschutzgebiete • abhängig von der Zonierung gelten unterschiedliche Schutzstandards • je nach Zonierung/Verordnung relatives bzw. absolutes Veränderungsverbot • Schutzzweck kann auch Erholung/nachhaltiger Tourismus sein → Mountainbiken nicht grundsätzlich ausgeschlossen • aktuell drei Naturparke in Sachsen: Erzgebirge/Vogtland, Dübener Heide und Zittauer Gebirge
Erste Ansprechpartner	• Naturparkträger (bspw. Zweckverbände) • untere Naturschutzbehörden (Landratsämter/kreisfreie Städte)

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- Konkrete Verordnung beachten.
- Die Verordnungen insbesondere dahingehend auswerten,
  (1.) ob und wo Betretungsrecht (inkl. Radfahren) eröffnet ist und
  (2.) ob Mountainbiken als Form des Radfahrens erfasst sein kann.
- Wenn Radfahren möglich ist, muss anhand der Verbote und Schutzzwecke festgestellt werden, inwieweit und mit welcher Intensität. Dies ist immer eine **Frage des Einzelfalles**.

Beispiel: Naturparkverordnung Erzgebirge/Vogtland:

- § 8: *„In den Schutzzonen I und II sind alle Handlungen verboten, die erheblich oder nachhaltig den Charakter des Gebietes nachteilig verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere wenn dadurch*
  1. der Naturhaushalt geschädigt,
  2. die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter gestört,
  3. das Landschaftsbild nachteilig verändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt oder
  4. der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird."
- § 9 I: *„Handlungen, die nicht nach § 8 verboten sind, aber Einfluss auf den Charakter des Gebietes und die Verwirklichung des Schutzzweckes haben können, bedürfen in der Schutzzone I und II der schriftlichen Erlaubnis."*
- § 10 (zulässige Handlungen): *„Die §§ 8 und 9 gelten nicht für […]*
  6. die sonstige bisher rechtmäßigerweise ausgeübte Nutzung der Grundstücke, […], Straßen, Wege, Plätze, […] im bisherigen Umfang sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung, […]."
  → Selbst in Schutzzone I ist Radfahren nicht ausgeschlossen (Schutzzwecke beachten). Nach § 4 II 2 ist Erholungsverkehr auf geeignete Wege und Flächen zu lenken.

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Konkrete Verordnung beachten.
- Die Verordnungen insbesondere dahingehend auswerten,
  (1.) ob und wo Betretungsrecht (inkl. Radfahren) eröffnet ist und
  (2.) ob Mountainbiken als Form des Radfahrens erfasst sein kann.
- Wenn Radfahren möglich ist, muss anhand der Verbote und Schutzzwecke festgestellt werden, inwieweit und mit welcher Intensität. Dies ist immer eine **Frage des Einzelfalles**.

Beispiel: Naturparkverordnung Erzgebirge/Vogtland:

- § 9 II: *„In den Zonen I und II bedürfen insbesondere folgende Handlungen der schriftlichen Erlaubnis der Naturschutzbehörde:*
  1. die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 2 Abs. 1 der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) […], auch wenn sie keiner Genehmigung bedürfen, […]
  5. die Anlage oder Veränderung von öffentlichen […] oder von anderen Verkehrswegen,
  6. die Anlage oder Veränderung von Stätten für Sport, Freizeit und Spiel jeglicher Art, einschließlich Motorsportanlagen, […]."
- § 9 III: *„Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn die Handlung weder den naturschutzrechtlichen Vorschriften noch dem Zweck des Naturparkes oder dem Pflege- und Entwicklungskonzept zuwiderläuft oder wenn nachteilige Auswirkungen durch Nebenbestimmungen abgewendet oder ausgeglichen werden können."*
  → Errichtung erforderlicher Infrastruktur nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Geltende Schutzzwecke auswerten und beachten.

STECKBRIEF NATURA-2000-GEBIETE

Eignung für MTB	mit Einschränkungen bis sehr eingeschränkt
Regelungen	§§ 31 ff. (insb. §§ 33/34 BNatSchG, §§ 22 f. SächsNatSchG), FFH-Richtlinie, SPA-Richtlinie, Grundschutz-/Sammelverordnungen in Sachsen
Schutzregime	• mäßig bis sehr streng • unzulässig sind alle Veränderungen/Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes im für Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteil führen können • kein Schutz des Gebietes als Ganzes, sondern nur Bestandteile und Arten, für die das Gebiet unter Schutz gestellt worden ist • aber: auch Störungen/Verschlechterungen von außen auf das Gebiet können erfasst sein
Erste Ansprechpartner	• untere Naturschutzbehörden (Landratsämter/kreisfreie Städte) • bei Wald zusätzlich Forstbehörde und Waldeigentümer

Zu beachten bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

- Konkrete Verordnung beachten.
- Insbesondere Erhaltungsziele und Schutzzwecke beachten.
- Je nach Art und Weise der Ausgestaltung der Nutzung (bspw. größere oder wiederkehrende organisierte Veranstaltungen mit viel Equipment etc.) ist zu hinterfragen, ob das Vorhaben bereits ein „Projekt" darstellen kann. Falls ja, könnte eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich sein.

Beispiel: Verordnung der Landesdirektion Chemnitz zur Bestimmung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Mittleres Zwickauer Muldetal:

- § 3 I: *„Für das FFH-Gebiet gelten die in der Anlage aufgeführten Erhaltungsziele."*
- § 4 I: *„Weiter zulässig sind insbesondere: […]*
  6. die Nutzung des Gebietes durch die Öffentlichkeit in der bisherigen Art und im bisherigen Umfang, […] soweit hierdurch nicht das Gebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt werden kann oder soweit nicht anderweitige Rechtsvorschriften entgegenstehen."
- § 4 II: *„Ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen zu befürchten, prüft die Naturschutzbehörde, ob die Erhaltungsziele durch vertragliche Vereinbarungen erreicht werden können. Wenn eine einvernehmliche Lösung innerhalb angemessener Frist nicht zu erreichen ist, trifft die untere Naturschutzbehörde die erforderlichen Anordnungen gemäß § 3 II, § 33 BNatSchG."*

Zu beachten bei der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten

- Konkrete Verordnung beachten.
- Projekte sind vor Zulassung oder Durchführung auf Verträglichkeit mit Erhaltungszielen und Schutzzwecken zu überprüfen.
- Unzulässig bei Prüfergebnis: Projekt führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in für Erhaltungsziele oder Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen.
- Ggf. Erteilung von Ausnahmen (§ 34 III BNatSchG) bei zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses (inkl. sozialer oder wirtschaftlicher Art).
  → Bei MTB-Vorhaben eher schwer zu begründen.

Beispiel: Verordnung der Landesdirektion Chemnitz zur Bestimmung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Mittleres Zwickauer Muldetal:

- § 3 I: *„Für das FFH-Gebiet gelten die in der Anlage aufgeführten Erhaltungsziele."*
- Anlage: *„[…]*
  4. Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung beziehungsweise der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtyp- und Habitatflächen des Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Gebietssystems NATURA 2000 zu, womit entscheidenden Aspekten der Kohärenzforderung der FFH-RL entsprochen wird."
  → Diese Erhaltungsziele könnten bspw. durch Mountainbiken und neue Infrastruktur beeinträchtigt werden.
- § 4 II: *„Ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes […] zu befürchten, prüft die Naturschutzbehörde, ob die Erhaltungsziele durch vertragliche Vereinbarungen erreicht werden können. Wenn eine einvernehmliche Lösung innerhalb angemessener Frist nicht zu erreichen ist, trifft die untere Naturschutzbehörde die erforderlichen Anordnungen gemäß § 3 II, § 33 BNatSchG."*

Anlage 4. Überblick zu Haftungsfragen im Bereich Mountainbike bei Hinzutreten dritter Akteure

Die folgende Tabelle gibt einen ersten groben Überblick über mögliche Haftungsfragen, welche sich insbesondere bei Hinzutreten dritter Akteure neben dem eigentlichen Nutzer und dem Eigentümer/Besitzer von Wäldern, Flächen etc. ergeben können. Hervorzuheben ist jedoch, dass **in jedem Fall eine gründliche Betrachtung und Auswertung der tatsächlichen Umstände des jeweiligen Einzelfalls unerlässlich** ist, weil diese letztlich die konkreten Haftungsbeziehungen bestimmen.

Konstellation	Haftungsfragen
Zurverfügungstellen von Tourverläufen	Das bloße Zurverfügungstellen von selbst zusammengestellten Tourverläufen (etwa auf Onlineportalen) bezüglich für MTB bereits zugänglicher Wege ist eher mit Wanderführern oder Wanderkarten vergleichbar und gibt lediglich informatorisch weiter, wo sich geeignete Strecken und Routen befinden. Dies dürfte sich daher als eher **unproblematisch** darstellen und – je nach konkreter Fallgestaltung – noch **nicht zu erweiternden Haftungsverpflichtungen führen**, zumal auf geeigneten Wegen auch damit gerechnet werden muss, dass diese zu entsprechenden Zwecken auch genutzt werden. Problematisch könnte dies werden, wenn die **Information fehlerhaft** ist und auf Wege verweist, auf denen MTB rechtlich nicht zulässig ist. Selbst dann kommt es aber auf den konkreten Fall und die konkrete Ausgestaltung an, weil dies nicht den eigentlichen Fahrer selbst von seinen Verpflichtungen befreien muss.
Kommerzielle Veranstaltungen	Kommerzielle/organisierte (Massen-)Veranstaltungen auf für MTB bereits zugänglichen Wegen können mit entsprechenden Haftungsfolgen – beispielsweise gegenüber anderen Waldbesuchern oder dem Waldbesitzer – einhergehen, zumal diese **nicht vom allgemeinen Betretungsrecht erfasst** sind und der Erlaubnis bedürfen, selbst wenn sie auf geeigneten Straßen und Wegen stattfinden. Insofern stellt sich die Frage, ob dies noch von waldtypischen Gefahren gedeckt wäre. Gegenüber Mountainbikern haben Dritte (bspw. Veranstalter) u. a. im Fall kommerzieller/organisierter Angebote ggf. die Möglichkeit einer **vertraglichen Haftungsbeschränkung**. Diese könnte und sollte – soweit möglich – etwa im Rahmen allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) erfolgen, die dem Mountainbiker zugänglich gemacht werden müssen. Dabei ist zu beachten, dass eine Haftungsbefreiung für vorsätzliche Schädigung im Voraus (§ 276 III BGB) nicht möglich ist. Im Gegensatz zu Individualvereinbarungen darf hinsichtlich der Rechtsgüter Leben, Körper und Gesundheit die Haftung nicht im Wege von AGB beschränkt werden (§ 309 Nr. 7 lit. a BGB). Für Sachschäden ist ein Ausschluss groben Verschuldens unzulässig (§ 309 Nr. 7 lit. b BGB).
Beschilderung bereits für MTB zugänglicher Wege	Die Beschilderung von bereits für Mountainbiker prinzipiell zugänglichen Waldwegen dürfte – je nach Ausgestaltung – eher **keine Verkehrssicherungs- oder Haftungspflichten** begründen, da im Hinblick auf bereits zugängliche Wege nicht unbedingt eine zusätzliche/erhöhte Gefahrenlage geschaffen werden muss, insbesondere, wenn hierdurch etwa sogar eine **Trennung verschiedener Verkehrsströme** (z. B. Fußgänger und Radfahrer) etabliert wird. Anders könnte die Lage zu beurteilen sein, wenn durch Schilder bspw. dem Fahrer auf **gemischt benutzbaren Wegen** suggeriert wird, dass der Weg nur für Radfahren/Mountainbiken freigegeben ist oder er absoluten Vorrang hat, obwohl dies nicht zutrifft. Zumindest zwischen Waldeigentümer und Drittem können Haftungsfragen im Rahmen **entsprechender Verträge** geregelt werden, insb. wenn sie ohnehin erforderlich sind, um etwa entsprechende Infrastruktur auf fremdem Eigentum zu realisieren.

Herstellung neuer MTB-Strecken	Soweit nicht bereits die Nutzung von „Straßen und Wegen" für MTB durch das allgemeine Betretungsrecht (§ 11 I 2 SächsWaldG) gedeckt ist, müssen ohnehin zunächst die **Voraussetzungen für eine entsprechende Nutzbarkeit** geschaffen werden. Hier wird es – neben etwaiger behördlicher Zulassungen – entsprechender **Zustimmungen der jeweiligen Eigen-tümer** bedürfen, welche ohnehin etwa im Rahmen vertraglicher Regelungen erfolgen. Im Rahmen entsprechender **Gestattungsverträge** zwischen dem Waldbesitzer und dem Dritten können die Nutzung und Nutzer von Pfaden und Wegen, die dafür notwendige Beschilderung und sonstige notwendige Infrastruktur geregelt werden. In der Regel wird der Waldbesitzer diese Gestattung wohl nur dann zulassen (insbesondere, wenn er keine Gegenleistung erhält), wenn der Träger im Gegenzug sowohl die **Unterhaltung und Pflege** der entsprechenden Wege als auch die entsprechenden **Verkehrssicherungspflichten** sowie zumindest im Innenverhältnis zum Waldbesitzer die Haftung für durch die Nutzung entstandene Schäden (auch Dritter) übernimmt. Umgekehrt bietet sich die Möglichkeit, explizit zu regeln, wofür der Träger nicht einzustehen braucht.
Errichtung weiterer Anlagen	Sollte neben der Nutzung und Ausweisung von Wegen auch die Errichtung mountainbike-spezifischer Anlagen (bspw. besondere Trails, die bauliche Maßnahmen erfordern, etc.) geplant sein, ist neben der Frage der öffentlich-rechtlichen Zulässigkeit (**Genehmigungserfordernis?**) und des Abschlusses von **Gestattungsverträgen** mit Waldbesitzern aus haftungsrechtlicher Sicht zu beachten, dass für hiervon ausgehende Gefahren der **Waldbesitzer in der Regel nicht haften** bzw. kaum die Haftung übernehmen wird. Es ist davon auszugehen, dass er hierfür eher explizit eine **Haftungsfreistellung** gegenüber dem Vorhabenträger verlangen wird, sodass letztlich und faktisch nur derjenige haftet, der diese Anlagen als Vorhabenträger zu verantworten hat.

Anlage 5a. Darstellung und Dokumentation von Projektskizzen

Grundlegende Angaben

(Arbeits-)Titel der Projektskizze

Angaben zur verantwortlichen Person

Firma/Institution:	Abteilung:
Vorname, Name:	Straße, Nr.:
Telefon:	Postleitzahl:
E-Mail:	Ort:

1. Vorüberlegungen

Projekttyp *Wie lässt sich das Projekt charakterisieren?*	❑ Event ❑ Neubau ❑ Ausbau ❑ Umnutzung ❑ Neuausweisung ❑ MTB-Rundtour ❑ Verbindungsroute ❑ Thementour ❑ Single Trail ❑ Flow Trail ❑ Jumpline ❑ Downhill Trail ❑ E-Bike Trail ❑ Pumptrack ❑ Bikepark ❑ Traillcenter ❑ Dirtpark ❑ sonstige:
Ausgangslage *Wodurch kam die Projektidee zustande? Wie soll sie umgesetzt werden? Welche Herausforderungen könnten auftreten?*	
Vergleichbare Projekte *Gibt es bereits ähnliche Projekte? Welche Erfahrungen können für das Projekt nützlich sein?*	

2. Projektplan

Räumliche Einordnung *In welcher MTB-Schwerpunktregion soll das Projekt umgesetzt werden?* *Bitte fügen Sie, sofern vorhanden, Planungsunterlagen, Kartenmaterial etc. bei.*	❑ Erzgebirge/Miriquidi – Krušné hory ❑ Lausitzer Gebirge – Lužické hory ❑ Lausitzer Seenland ❑ Sächsisch-Böhmische Schweiz – Českosaské Švýcarsko ❑ Vogtland/Fichtelgebirge Handelt es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt? ❑ ja ❑ nein Weitere Erläuterungen:
Strategische Einordnung *Wie ordnet sich das Projekt in die Tourismusstrategie der Region und Sachsens ein?*	

Zielgruppe *Welche Zielgruppe(n) soll(en) durch das Projekt angesprochen werden?*	❑ Mountainbike ❑ Rennrad ❑ Gravel ❑ weitere: ❑ Tour ❑ Marathon ❑ All Mountain ❑ Enduro ❑ Freeride ❑ Downhill ❑ Einsteiger ❑ Erfahrenere ❑ Ambitionierte ❑ regional ❑ überregional ❑ national ❑ international: sonstige:
Nutzervolumen *Von welchem jährlichen Nutzervolumen gehen Sie aus?*	im Eröffnungsjahr: im zweiten Betriebsjahr: ab dem dritten Betriebsjahr:

3. Planerische Voraussetzungen

Grundeigentum *Welche Grundeigner sind von dem Projekt betroffen? In welchem Status befinden sich hier die Abstimmungen?*	
Weitere Nutzergruppen *Liegen im Projektgebiet oder dessen direkter Umgebung Angebote für weitere Nutzergruppen, durch die Konflikte entstehen könnten? Welche?*	
Schutzgebiete *Liegt das Projektgebiet in Schutzgebieten bzw. tangiert solche?*	❑ Nationalpark ❑ Biosphärenreservat ❑ Naturpark ❑ Naturschutzgebiet ❑ Landschaftsschutzgebiet ❑ Naturdenkmal ❑ geschützte Landschaftsbestandteile ❑ FFH-Gebiet ❑ europäisches Vogelschutzgebiet ❑ Wasserschutzgebiet ❑ Überschwemmungsgebiet ❑ andere:
Partizipation *Inwieweit werden lokale bzw. regionale Akteure und Stakeholder in das Projekt einbezogen?*	

4. Organisation und Finanzierung

Finanzierung *Durch welche Mittel soll das Projekt finanziert werden? Sind diese bereits abgesichert?*	
Trägerschaft *Wie und durch wen soll das Projekt langfristig betrieben werden?*	
Partizipation *Inwieweit werden lokale/regionale Akteure und Stakeholder in das Projekt einbezogen?*	

5. Zeit- und Kostenplanung

Datum	Meilenstein	Bearbeitungsschritte	Verantwortung/ wichtige Partner	Kosten
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
		❑ ❑ ❑ ❑ ❑		
			geplante Gesamtkosten:	

Anlage 5b. Checkliste Mindestkriterien für Projektskizzen

Die nachfolgende Checkliste dient zur Orientierung bei der Bewertung von Projektskizzen. Die Arbeit zur Erfüllung der Vision erfordert die Implementierung neuer Angebote und Produkte im Bike-Tourismus. Dabei besteht das Ziel nicht vordergründig aus einer hohen Quantität, sondern vielmehr hoher Qualität, Zielgruppenfokus und Stärkung des Clusters. Entsprechend ergeben sich aus den Zielen und Maßnahmen der Fachplanung verschiedene Anforderungen an die Förder- bzw. Vermarktungsfähigkeit der Angebote.

Grundanforderungen

Diese Anforderungen sollten alle Projektskizzen erfüllen, um für die weitere Förderung bzw. Vermarktung in Betracht gezogen zu werden.

- ❑ Das Projekt ordnet sich sinnvoll in das bestehende Angebot für Mountainbike-Tourismus in Sachsen ein und trägt zu einer Steigerung der Gesamtattraktivität bei.
- ❑ Der Zielgruppenfokus (sowohl hinsichtlich Bike-Segmenten als auch des fahrtechnischen/konditionellen Anspruchs) ordnet sich sinnvoll in die landesweite bzw. die Strategie der betreffenden Destination ein.
- ❑ Das Projekt orientiert sich erkennbar an den Anforderungen der Zielgruppe an zeitgemäße Angebote.
- ❑ Das Projekt lässt sich eindeutig mindestens einem Entwicklungscluster zuordnen.
- ❑ Für das Projekt sind eine klare Zuständigkeit und ein Ansprechpartner benannt. Eine professionelle und fundierte Herangehensweise ist erkennbar.
- ❑ Die Projektskizze lässt hinsichtlich Organisationsstruktur und Finanzplanung eine langfristige Tragfähigkeit erkennen.
- ❑ Das Projekt trägt mittel- bis langfristig zur lokalen Wertschöpfung bei.
- ❑ Die Projektskizze geht auf Konfliktpotenziale mit anderen Nutzergruppen ein und stellt ggf. entsprechende Lösungs- bzw. Lenkungsansätze dar.

Bei Schaffung neuer Angebote

- ❑ Das Projekt lässt sich direkt oder über für die anvisierte(n) Zielgruppe(n) attraktive Verbindungswege mit bestehenden Angeboten verknüpfen.
- ❑ Das Projekt ist mit den naturschutzrechtlichen Anforderungen vereinbar.
- ❑ Das Projekt bezieht alle relevanten Stakeholder bereits in einem frühen Projektstadium mit ein.

Ergänzende Faktoren

Die nachfolgenden Faktoren stellen keine Grundanforderung an Projektskizzen dar. Dennoch sollten möglichst **mindestens zwei** dieser Anforderungen erfüllt werden.

- ❑ Das Projekt hat das Potenzial zur Entwicklung als Leuchtturm-Angebot für die Segmente Tour, AMEN und/oder FRoDHo.
- ❑ Das Projekt zeichnet sich durch einen überaus innovativen Charakter aus und stärkt die Position Sachsens als Vorreiter in der Entwicklung des Mountainbike-Tourismus.
- ❑ Das Projekt verbindet mindestens zwei der MTB-Entwicklungsräume oder ist grenzüberschreitend über Sachsen hinaus.
- ❑ Das Projekt verbindet das Biken mit mindestens einem weiteren Schwerpunktthema der touristischen Vermarktung der TMGS.
- ❑ Das Projekt ist optimal an den ÖPV angebunden, sodass die Anreise mit ÖPV mindestens eine gleichwertig attraktive Option zur Anreise mit dem Pkw darstellt.
- ❑ Das Projekt dient der Entschärfung bestehender Nutzerkonflikte.
- ❑ Das Projekt trägt aktiv zu einer Umweltbildung der (potenziellen) Nutzer bei oder bezieht in besonderer Weise die regionalen Gegebenheiten im Angebotskonzept ein.
- ❑ Das Projekt bezieht in besonderem Maße die lokale Szene ein, ist durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess in der Planungs- und Entwicklungsphase gekennzeichnet oder lässt ein hohes ehrenamtliches Engagement durch lokale Mountainbiker im Betrieb erwarten.
- ❑ Bei dem Projekt handelt es sich um ein Event, welches eine (inter-)nationale Aufmerksamkeit erwarten lässt und eine Stärkung des Profils Sachsens als Mountainbike-Destination unterstützt.

Anlage 6. Arbeitshilfe für den Ablauf des naturschutzfachlichen Planungs- und Genehmigungsverfahrens für Projekte im Mountainbike-Tourismus in Sachsen

Der Ausbau des Mountainbike-Tourismus in Sachsen soll naturverträglich und unter Berücksichtigung des Zieles der Erhaltung der biologischen Vielfalt erfolgen. Vor allem sind unter Beachtung des Artenschutzes etwaige Risiken hinsichtlich des Verlustes heimischer Arten weitestgehend auszuschließen.

Für die touristischen Akteure ist Planungssicherheit – sowohl bei der Konzipierung als auch bei der Bewirtschaftung mountainbike-touristischer Angebote – essenziell. Dazu trägt eine einheitliche Vorgehensweise bei der Beurteilung naturschutzfachlicher Planungs- und Genehmigungsfragen bei.

Der nachstehende idealtypische Ablauf für naturschutzfachliche Planungs- und Genehmigungsverfahren soll allen Beteiligten (Touristikern, Investoren, Entwicklern, Planern, Betreibern und Entscheidern in den Genehmigungsbehörden) eine Orientierung für den Genehmigungsprozess geben.

Grundsätze

- Der Ablauf und die Darstellung beziehen sich auf Vorhaben innerhalb des Freistaates Sachsen. Bei bundesland- oder länderübergreifenden Projekten sind die jeweiligen zusätzlichen föderalen bzw. nationalen rechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen.
- Im Fall landkreisübergreifender Projekte sollte regelmäßig die Behörde mit dem überwiegenden Flächenanteil das Genehmigungsverfahren leiten und bündeln.
- Die Eingriffsintensität unterscheidet sich im Falle von Ausbau oder Neuerrichtung von Wegen sowie der Nutzung bestehender Infrastruktur erheblich.
- Aufgrund des geringen Ausbaugrads und der schwachen Dimensionierung (max. 2 m) sowie vorwiegender Nutzung vorhandener Wege und Infrastruktur wird i. d. R. nicht von einer Umwandlung von Wald gem. § 8 Abs. 1 SächsWaldG ausgegangen (Einzelfallprüfung).

Datenrecherche/ -erfassung

- Zu betrachtender Radius von bis zu 1.000 m je nach Störungsempfindlichkeit.
- Ermittlung der Betroffenheit von Schutzgebieten gem. § 14 bis 19 SächsNatSchG (Naturschutzgebiet, Nationalpark, Nationales Naturmonument, Naturdenkmal, geschützter Landschaftsbestandteil) sowie einschlägige Ge- und Verbote in spezifischen Rechtsverordnungen.
- Tangierung von NATURA-2000-Gebieten (Grundschutzverordnung mit Erhaltungszielen, signifikanten LRT und ggf. störungsrelevanten Arten; Managementpläne als behördenverbindliche Fachplanung mit ggf. relevanter Maßnahmenplanung).
- Ermittlung der Lage zu/Betroffenheit von geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG/§ 21 SächsNatSchG sowie FFH-Lebensraumtypen.
- Vorkommen sowie Nahrungshabitate und/oder Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß BArtSchVO besonders und streng geschützter Arten.
- Weitere Aspekte der Raumordnung und Landesplanung.

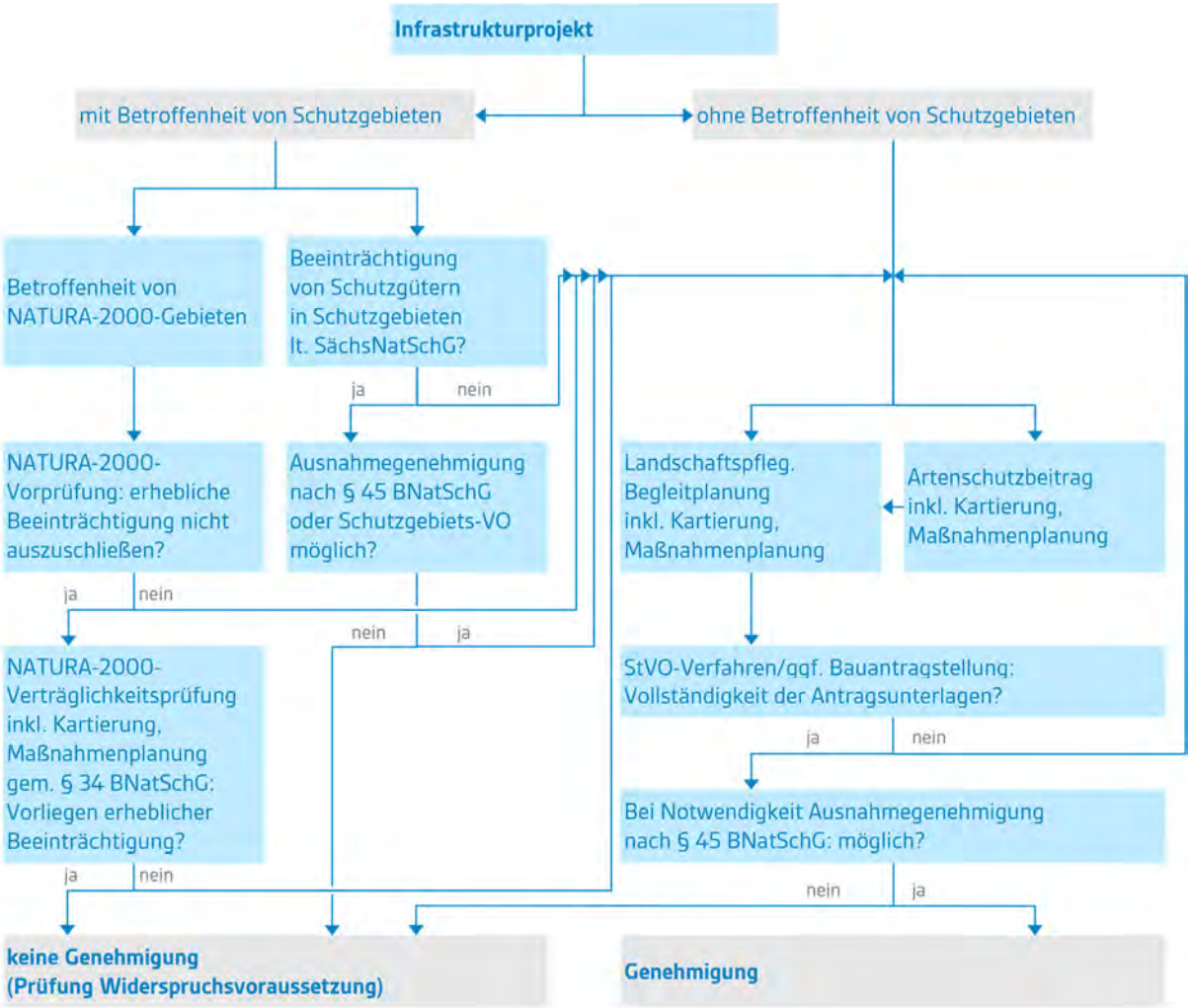
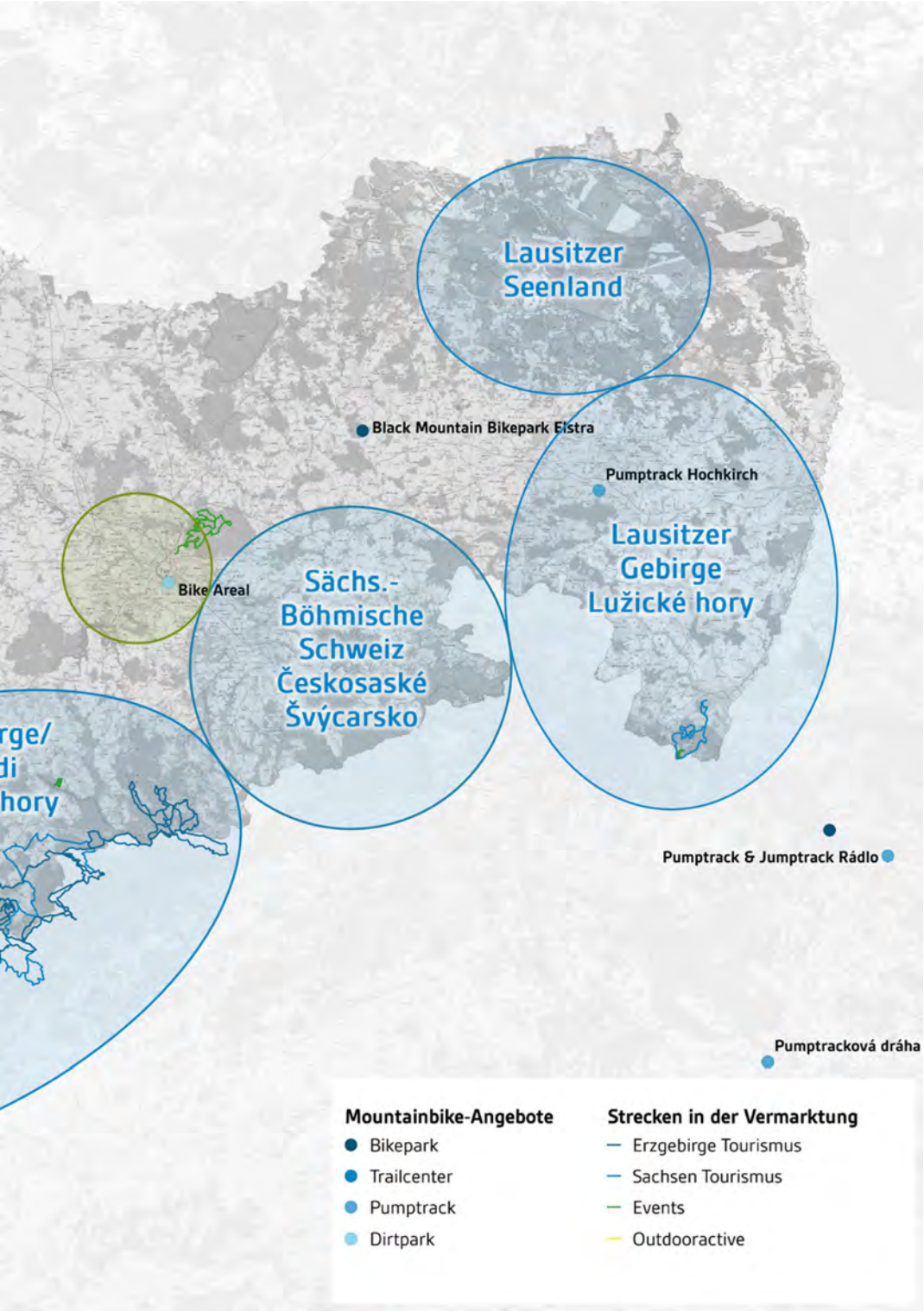


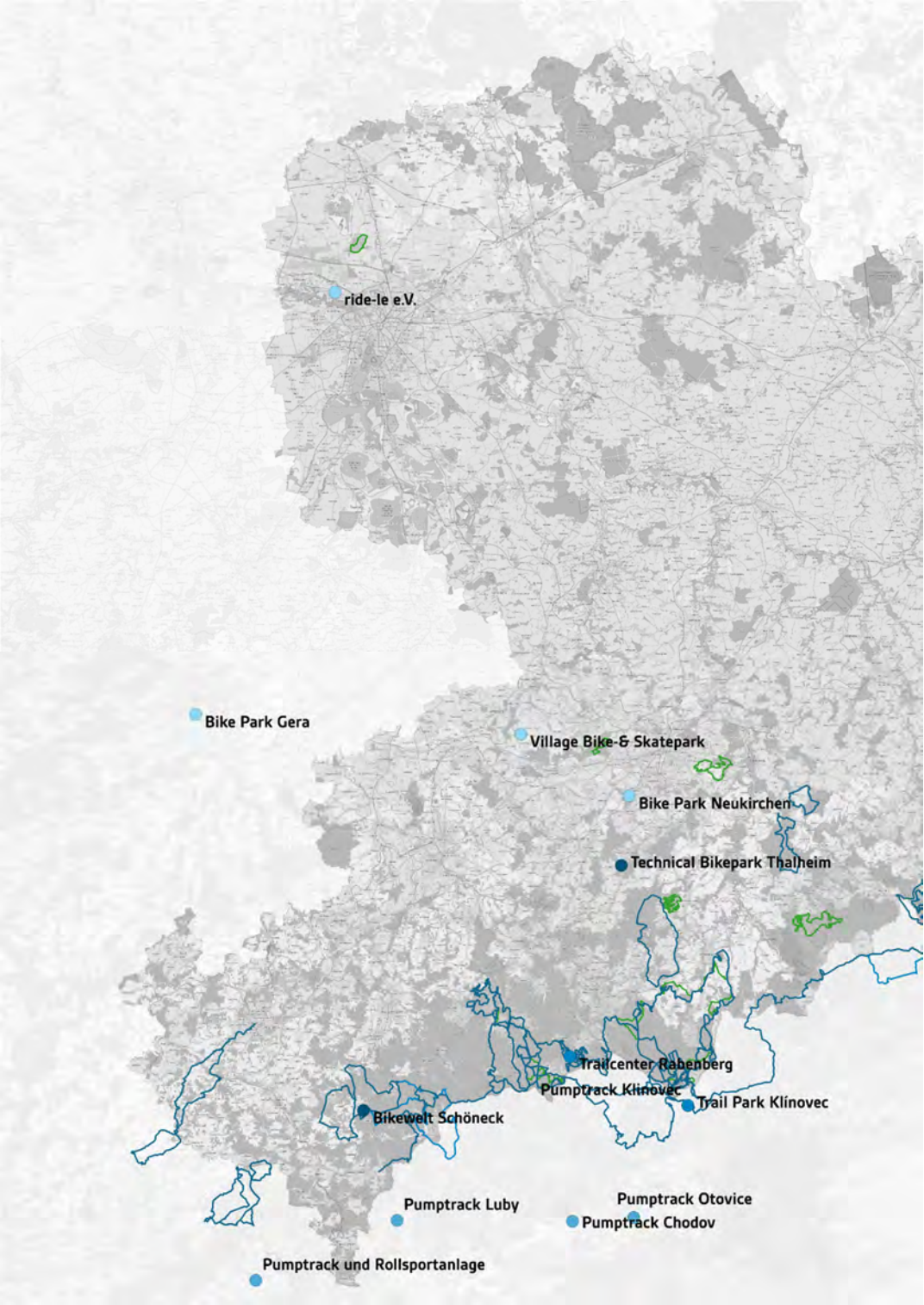
Abbildung 28. Ablaufschema naturschutzfachliches Planungs- und Genehmigungsverfahren MTB
Quelle: MEP Plan/absolutGPS 2021

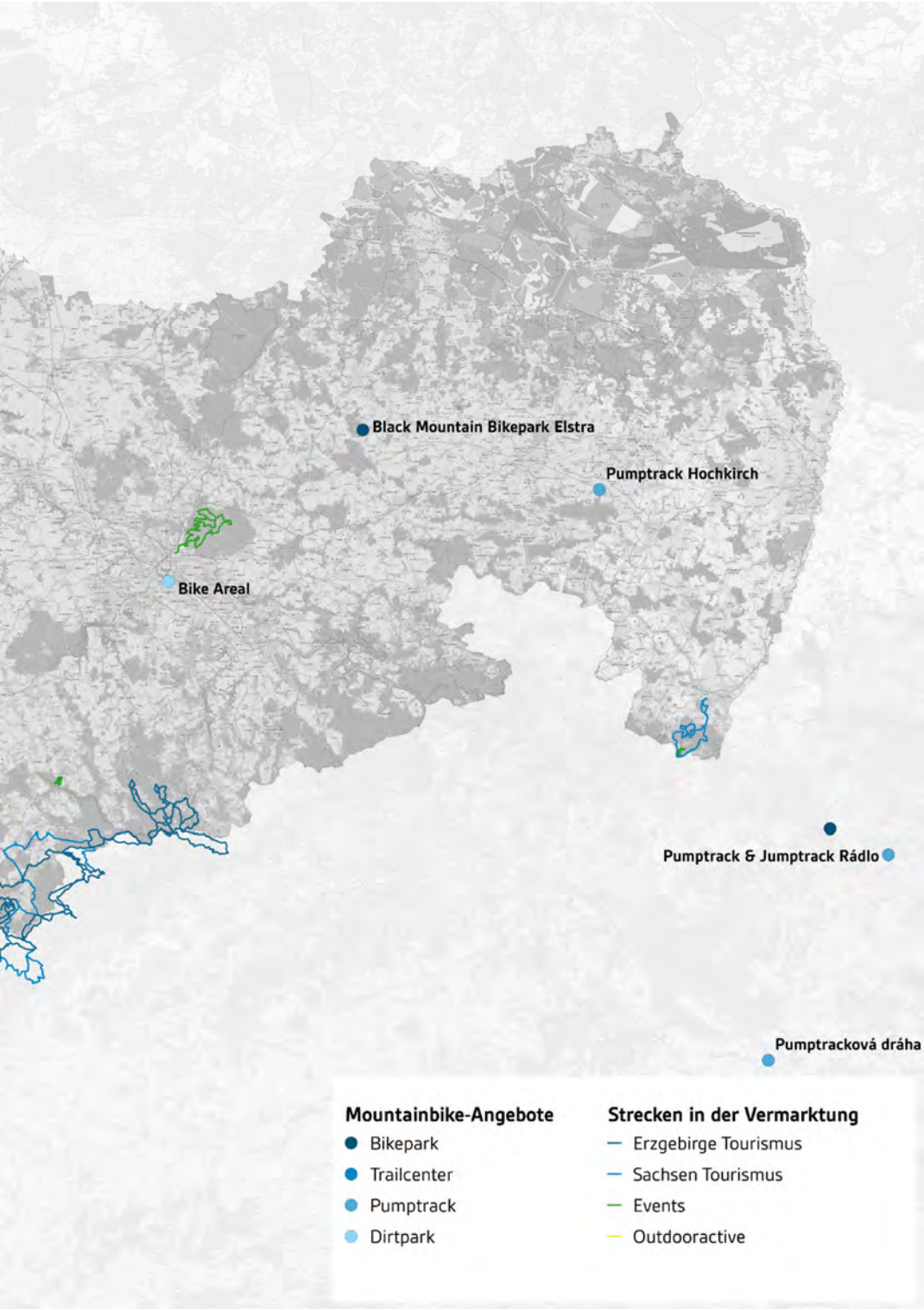
Anlage 7. Karten

7.1: MOUNTAINBIKE-ENTWICKLUNGSRÄUME IN SACHSEN

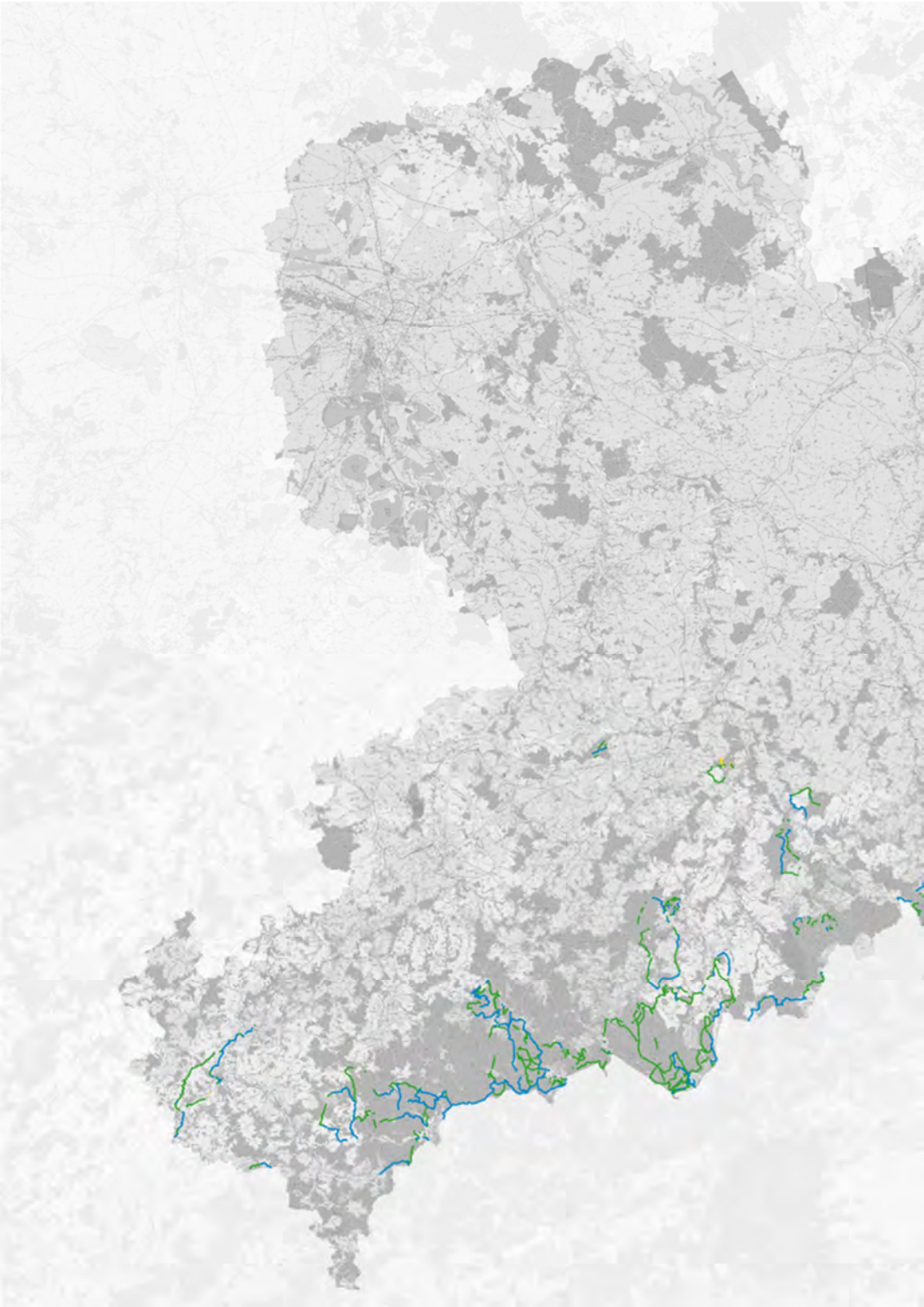

Lausitzer Seenland
Black Mountain Bikepark Elstra
Pumptrack Hochkirch
Lausitzer Gebirge Lužické hory
Bike Areal
Sächs.-Böhmische Schweiz Českosaské Švýcarsko
rge/
di
hory
Pumptrack & Jumptrack Rádlo
Pumptracková dráha
Mountainbike-Angebote
Bikepark
Trailcenter
Pumptrack
Dirtpark
Strecken in der Vermarktung
Erzgebirge Tourismus
Sachsen Tourismus
Events
Outdooractive

7.2: BESTAND MOUNTAINBIKE-INFRASTRUKTUR IN SACHSEN




Black Mountain Bikepark Elstra
Pumptrack Hochkirch
Bike Areal
Pumptrack & Jumptrack Rádlo
Pumptracková dráha
Mountainbike-Angebote
Bikepark
Trailcenter
Pumptrack
Dirtpark
Strecken in der Vermarktung
Erzgebirge Tourismus
Sachsen Tourismus
Events
Outdooractive

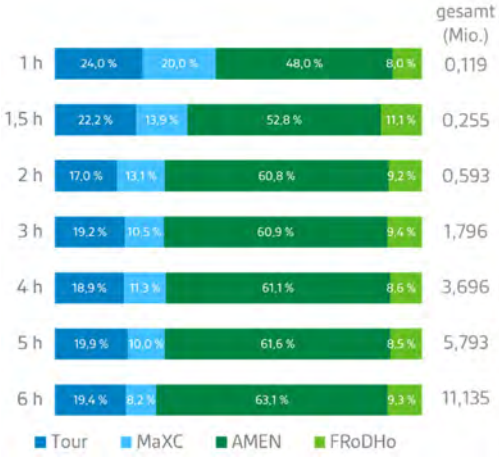
7.3: ÜBERSCHNEIDUNG VON ERHOLUNGSWEGEN IN SACHSEN

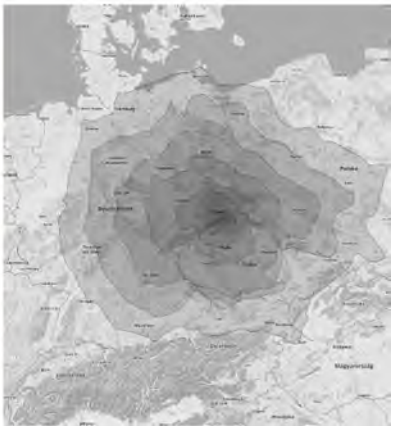



Mehrfachnutzung
Überschneidung MTB–Rad
Überschneidung MTB–Wandern
Überschneidung MTB–Reiten

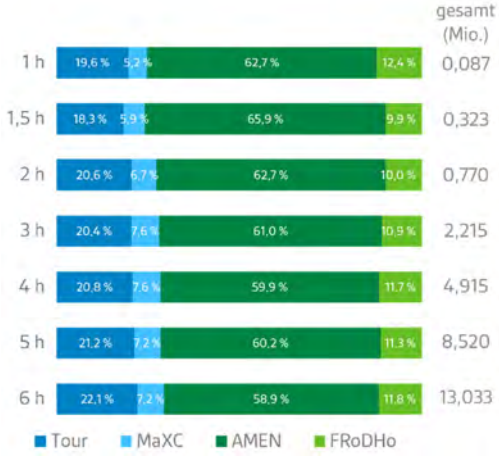
7.4: MARKTPOTENZIAL UND MTB-SEGMENTE IM EINZUGSGEBIET AUSGEWÄHLTER SÄCHSISCHER ORTE

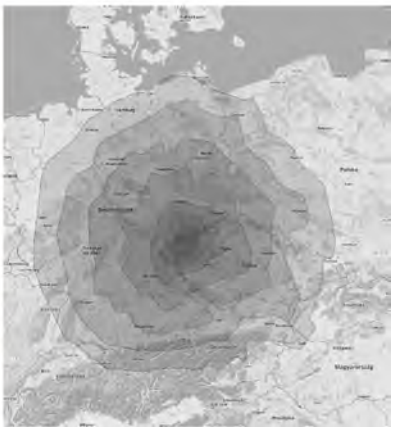
Sebnitz



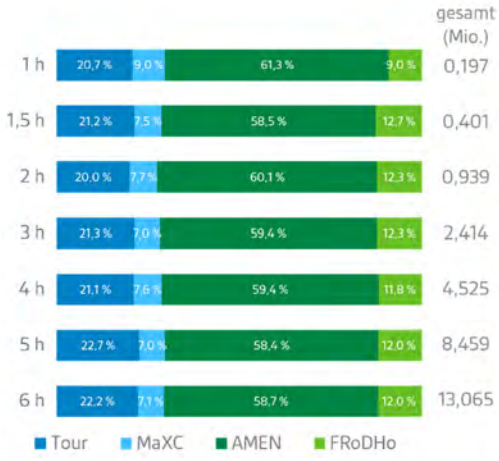


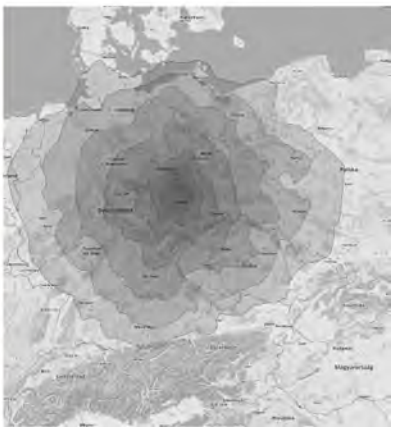
Oberwiesenthal





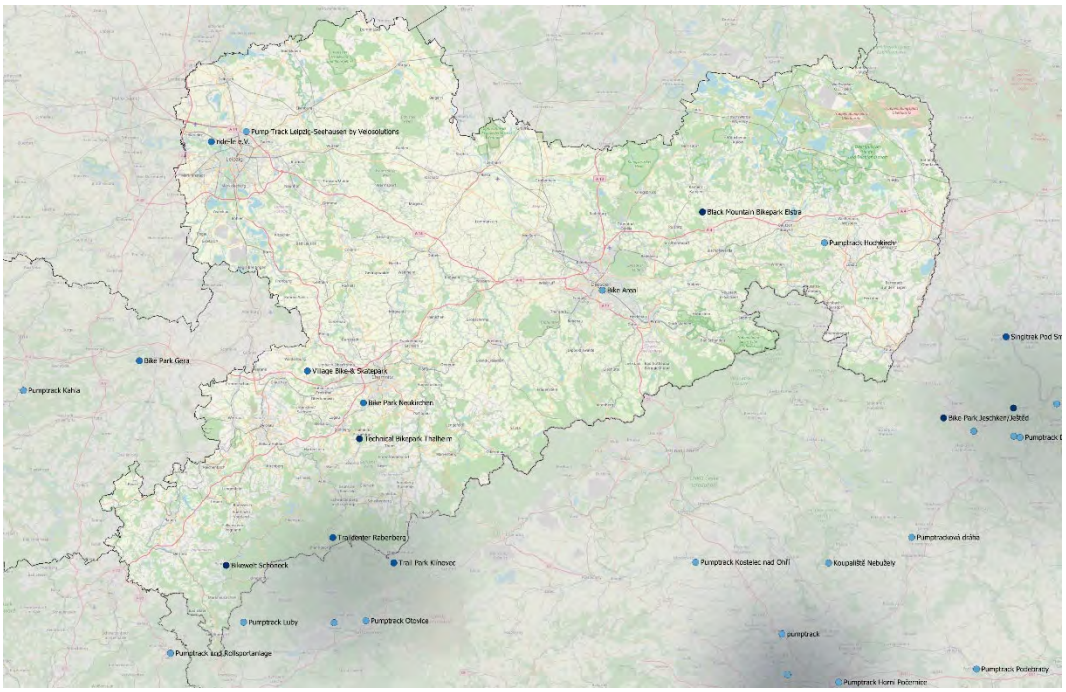
Bad Düben



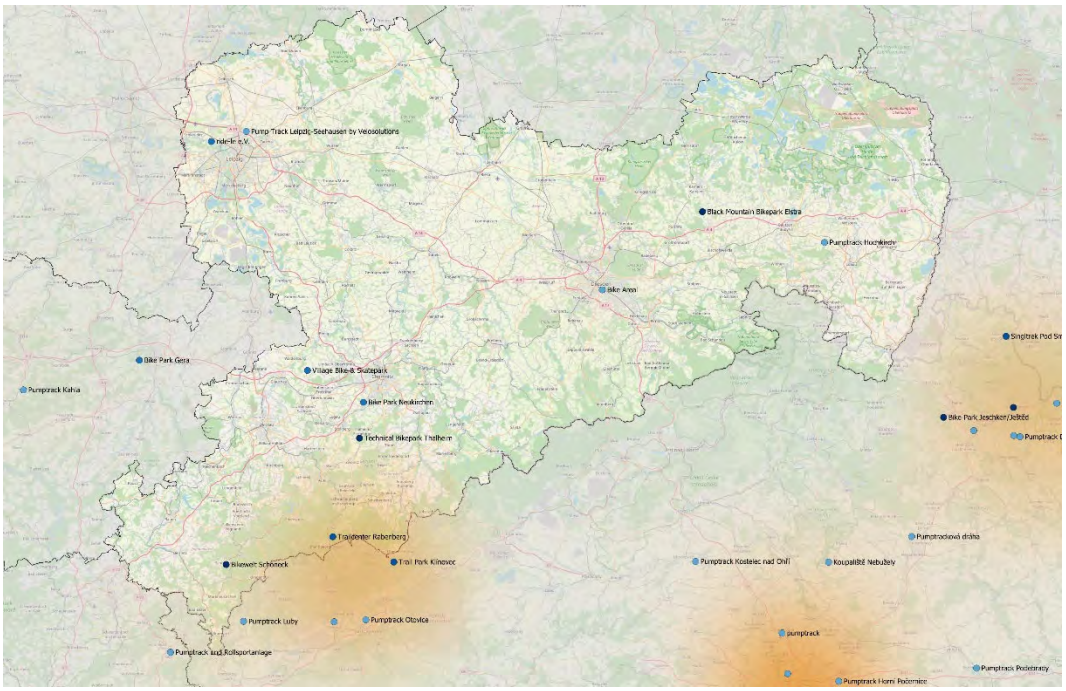


7.5: HEATMAPS: ATTRAKTIVITÄT BESTEHENDER MTB-ANGEBOTE JE SEGMENT

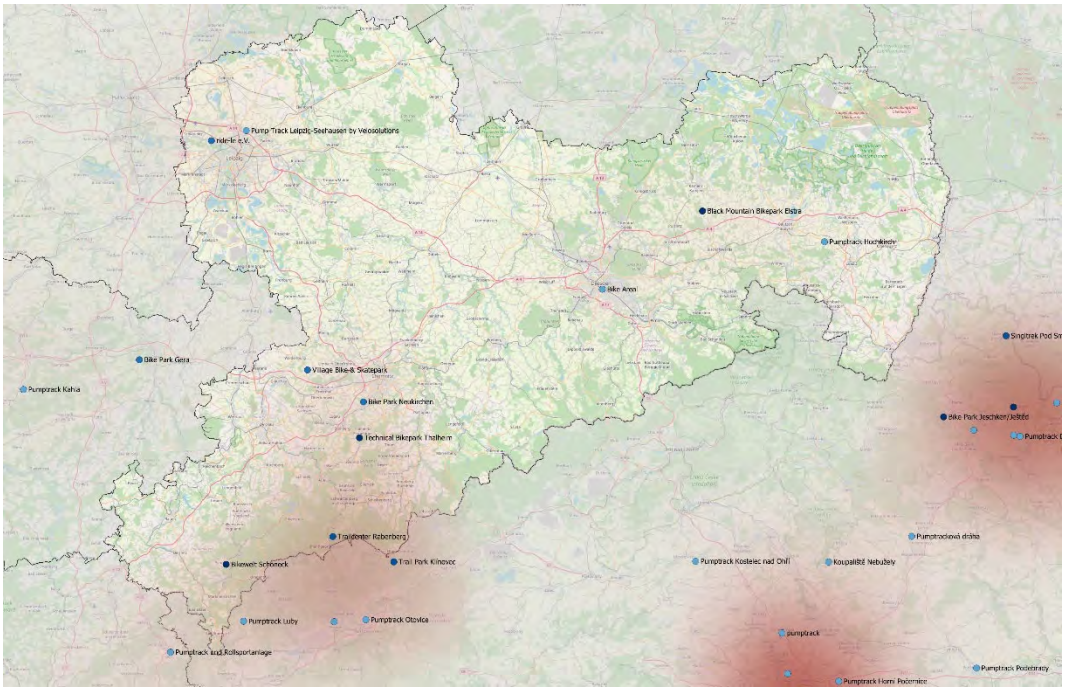
Tour



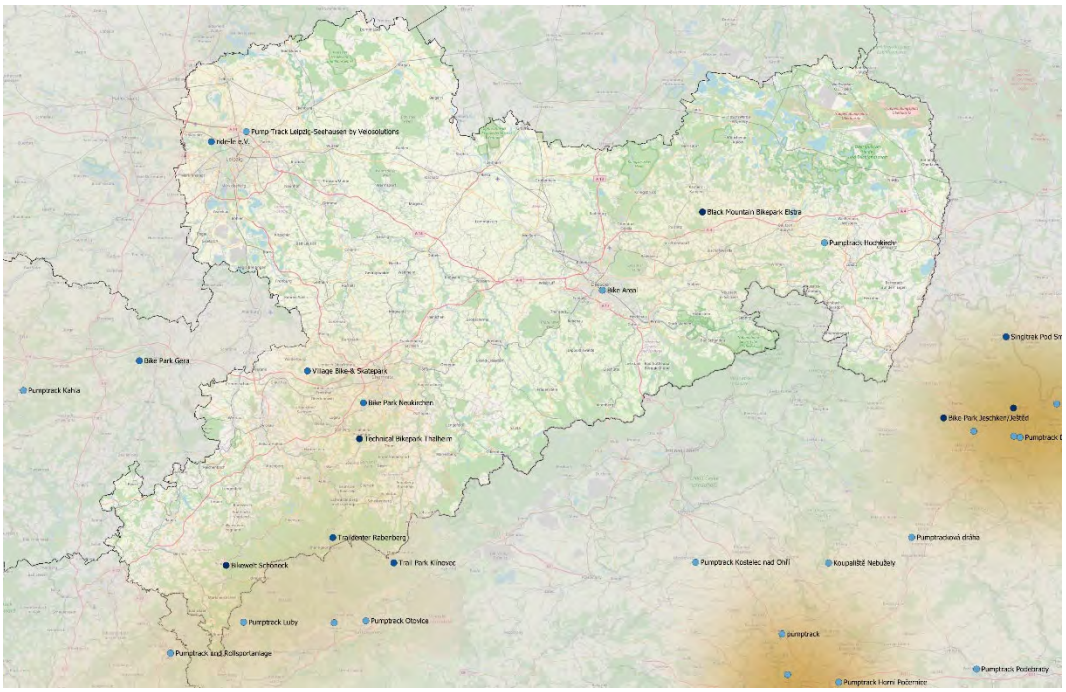
MaXC



AMEN


Pump Track Leipzig-Seehausen by Velosolutions
nde-le e.V.
Black Mountain Bikepark Elstra
Pumptrack Huschkiedy
Bike Arena
Singtrack Pod Sn
Bike Park Gera
Village Bike-& Skatepark
Pumptrack Kahla
Bike Park Neukirchen
Bike Park Jeschken/Ještěd
Technical Bikepark Thalheim
Pumptrack
Trailcenter Roberberg
Pumptracková dráha
Bikewelt Schöneck
Trail Park Klínovec
Pumptrack Kostelec nad Ohří
Koupaliště Nebužely
Pumptrack Luby
Pumptrack Otovice
pumptrack
Pumptrack Ind.Rollsportanlage
Pumptrack Podestraty
Pumptrack Horní Počernice

FRoDHo


Pump Track Leipzig-Seehausen by Velosolutions
nde-le e.V.
Black Mountain Bikepark Elstra
Pumptrack Huschkiedy
Bike Arena
Singtrack Pod Sn
Bike Park Gera
Village Bike-& Skatepark
Pumptrack Kahla
Bike Park Neukirchen
Bike Park Jeschken/Ještěd
Technical Bikepark Thalheim
Pumptrack
Trailcenter Roberberg
Pumptracková dráha
Bikewelt Schöneck
Trail Park Klínovec
Pumptrack Kostelec nad Ohří
Koupaliště Nebužely
Pumptrack Luby
Pumptrack Otovice
pumptrack
Pumptrack Ind.Rollsportanlage
Pumptrack Podestraty
Pumptrack Horní Počernice

Herausgeber:
Landestourismusverband Sachsen e.V.
Messering 8/Haus F, 01067 Dresden
Tel.: +49 351 49191-0
info@ltv-sachsen.de
www.ltv-sachsen.de

Erarbeitung, Gestaltung und Satz:
absolutGPS
c/o geoSports-Tec GmbH
Christianstraße 1, 04105 Leipzig
Tel.: +49 341 39281107
mail@absolut-gps.com
www.absolut-gps.com

Juristische Beratung und Begleitung:
GÖTZE Rechtsanwälte
Petersstraße 15, 04109 Leipzig
www.goetze.net

Redaktion:
Tilman Sobek, Stephan Grapentin, George-Alexander Koukakis,
Dr. Roman Götze, Andrea Wolter

Ganzseitige Bilder:
Tobias Woggon/TMGS

Im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Kultur und Tourismus

STAATSMINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT KULTUR UND TOURISMUS | Freistaat SACHSEN

Die Sächsische Staatsministerin für Kultur und Tourismus

Das Vorhaben wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage
des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Redaktionsschluss
31. Mai 2021