

**Erarbeitung
eines Organisations- und Finanzierungsmodells
zur Schaffung einer zentralen Stelle für die Unterhaltung, Wartung
und Reparatur der touristischen Beschilderungen
entlang von
Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwegen im Leipziger Neuseenland;
speziell in den Mitgliedskommunen des Kommunalen Forums
Südraum Leipzig und des Grünen Rings Leipzig**



Auftraggeber: Kommunales Forum Südraum Leipzig (KFSL)
unter Beteiligung des Grünen Ringes Leipzig (GRL)

Auftragnehmer: quartier vier, Dipl. Ing. Claudia Siebeck MBA,
Könneritzstraße 21, 04229 Leipzig

Förderung: Das Vorhaben wurde durch das Sächsische Staatsministerium des Innern
mit Mitteln aus der Förderrichtlinie Regio gefördert

Datum: Oktober 2016

INHALTSVERZEICHNIS

Aufgabenstellung		2
Vorgehensweise		3
1. ANALYSE		
1.1 Interne Analyse		4
1.1.1 Erste Ebene:	Kommunen	4
1.1.2 Zweite Ebene:	Verbände, Vereine und Privatunternehmen	6
1.1.3 Dritte Ebene:	Landkreise Leipzig und Nordsachsen und die Stadt Leipzig	7
1.1.4 Vierte Ebene:	Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V.	9
1.1.5 Fünfte Ebene:	Freistaat Sachsen	10
1.1.6 Zusammenfassung		11
1.2 Externe Analyse	Best-Practice-Beispiele	12
1.3 Kostenanalyse		17
2. EMPFEHLUNGEN		
2.1 Erste Empfehlung:	Verbindliche Ansprechpartner für jede Kommune!	19
2.2 Zweite Empfehlung:	Lückenlose Organisationsstruktur und enge Verknüpfung mit der ersten Ebene!	21
2.3 Dritte Empfehlung:	Entlastung der KreisWegewarte!	22
2.4 Vierte Empfehlung:	Ernennung eines StadtWegewarts für die Stadt Leipzig!	22
2.5 Fünfte Empfehlung:	Adäquate Honorierung und Entschädigung der Wegewarte!	24
2.6 Fünfte Empfehlung:	Digitalisierung und Professionalisierung des Katasters!	24
3. FAZIT	Träger- und Organisationsstruktur für die Kontrolle und Reparatur der Beschilderung an touristischen Routen	26
Zusammenfassung		28
Anhang		
1 Fragebogen		
2 Touristische Routen		
3 Grundlage Kostenberechnung		

Aufgabenstellung

Im Tourismus allgemein und speziell im Segment Rad- und Wandertourismus findet ein harter Wettbewerb statt. Auch hier besteht der Trend zu einer immer stärkeren Betonung der Produktqualität. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, das vorhandene Wegenetz nicht nur qualitativ aufzuwerten sondern auch nachhaltig zu pflegen. Nur so kann die Tourismuswirtschaft hochwertige Produkte anbieten, wirtschaftliche Erfolge erzielen und mit zufriedenen Gästen weiterhin im Wettbewerb bestehen. Dabei spielt die Führung mithilfe eines Leitsystems eine zentrale Rolle, die jedoch oft nicht den Qualitätskriterien entspricht. Nicht nur innerhalb des Bearbeitungsgebiets sondern auch in anderen Regionen ist die unzureichende Pflege und Unterhaltung der Beschilderung ein großes Problem, dem man sich zukünftig stellen muss. Das Kommunale Forum Südraum Leipzig hat sich diesem Defizit gewidmet und ein „Konzept zum strukturellen Aufbau für eine zentrale Stelle für die Unterhaltung, Wartung, Reparatur der touristischen Beschilderung an Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwegen im Südraum Leipzig“ in Auftrag gegeben.

Im Südraum Leipzig wurde in den vergangenen 20 Jahren durch gezielte Sanierungsmaßnahmen eine Landschaft gestaltet, die unter anderem der Erholung, Freizeitnutzung und dem Tourismus dienen soll. Unter diesen Voraussetzungen wurde das strategische Ziel verfolgt, die neue Landschaft mit ihren neu entstandenen und zukünftig entstehenden Seen durch Rad- und Wanderwege zu verbinden. Die Landschaft für unterschiedliche Nutzer erlebbar zu machen, beinhaltete auch das gezielte Anlegen von Wanderwegen, Reitwegen und Wasserwegen und deren Ausschilderung, um Wegeführung, Ziele und Sehenswürdigkeiten entlang der Wege sichtbar zu machen. Auf diese Weise sind in den vergangenen Jahren Radwege von mehr als 500 km Länge sowie ausgeschilderte Reit- und Wasserwege entstanden.

Eine aktuelle und lückenlose Beschilderung der Wege ist auch im Südraum Leipzig ein wesentliches Qualitätsmerkmal und Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus in der Region. Mit der Erstbeschilderung entsteht für die Kommunen die Pflicht, diese Be- und Ausschilderungssysteme regelmäßig zu kontrollieren und Pflege sowie Unterhaltung zu sichern. Während die Erstbeschilderung häufig mit Fördermitteln realisiert werden kann, muss die sich daran anschließende Unterhaltung durch die Kommunen sichergestellt werden. Für diese Freiwilligkeitsaufgabe reichen die personellen und teilweise auch finanziellen Ressourcen in den Kommunen nicht aus. Die vorliegende Studie stellt ein Konzept für die kontinuierliche Unterhaltung und Wartung aller touristischen Beschilderungssysteme (Wegweisung, Informationstafeln, Hinweisschilder etc.) in den Kommunen des Kommunalen Forums Südraum Leipzig und des Grünen Rings Leipzig vor, das ermöglicht, gemeinschaftlich diese Unterhaltung und Wartung effizient zu gewährleisten.

Folgende Kommunen waren Teil der Studie:

Kommunales Forum Südraum Leipzig:

Stadt Markkleeberg
Stadt Zwenkau
Stadt Pegau
Gemeinde Großpösna
Stadt Böhlen
Stadt Rötha
Stadt Kitzscher
Gemeinde Neukieritzsch
Stadt Groitzsch
Stadt Borna
Stadt Regis-Breitingen

Grüner Ring Leipzig:

Stadt Schkeuditz
Stadt Markranstädt
Gemeinde Belgeshain
Stadt Brandis
Gemeinde Borsdorf
Stadt Taucha
Gemeinde Rackwitz
(*Städte Pegau, Zwenkau, Markkleeberg, Böhlen
und Gemeinde Großpösna*)

Stadt Leipzig

Vorgehensweise

Als Auftakt wurde eine umfassende Analyse einerseits zur derzeit praktizierten Pflege der Schilder, deren Organisation und Finanzierungsgrundlagen durchgeführt. Dazu wurde ein Fragebogen entwickelt, der an alle 19 beteiligten Kommunen versendet wurde (*siehe Anhang 1*). Zusätzlich wurden Gespräche mit übergeordneten Verantwortlichkeiten und Beteiligten aus dem Bearbeitungsgebiet geführt, in ganz Deutschland nach Best-Practice-Beispielen recherchiert und in vergleichbaren Regionen telefonisch abgefragt, wie dort die Kontrolle und Reparatur organisiert und finanziert wird.

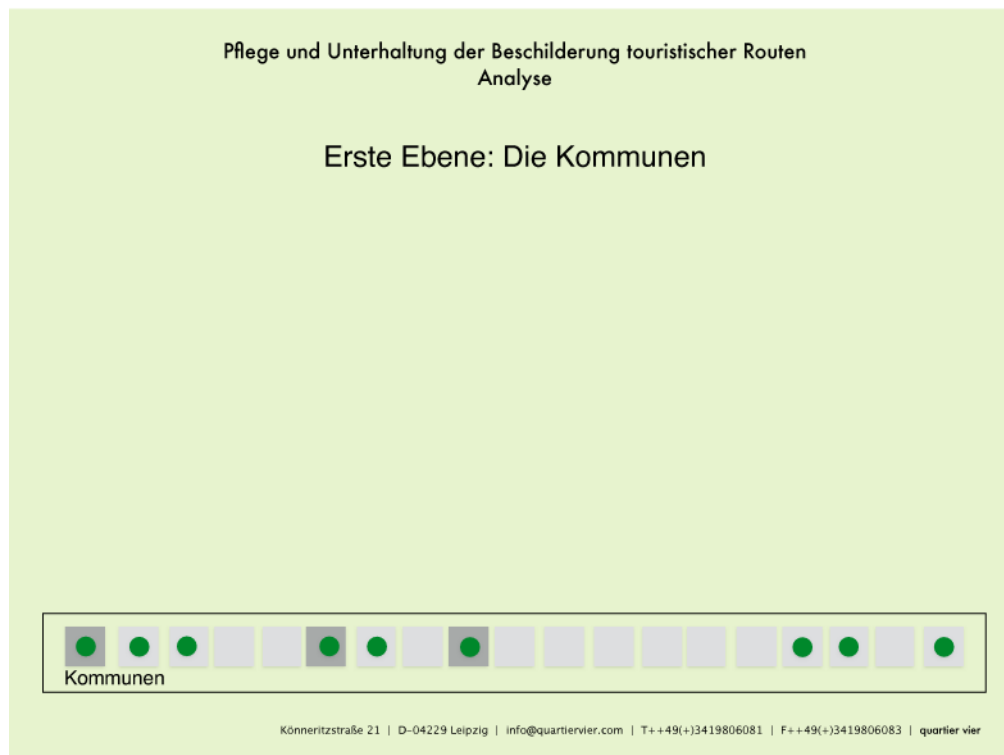
Die Arbeit am Gesamtkonzept wurde durch eine projektbegleitende Arbeitsgruppe unterstützt, es fanden eine Auftakt-, zwei Zwischen- und eine Abschlusspräsentation statt.

1. ANALYSE

1.1 Interne Analyse

1.1.1 Erste Ebene: Die Kommunen

Die Fragebögen dienten einerseits dazu, die Anzahl und Länge der Routen, die Anzahl der unterschiedlichen Beschilderungen, die Organisation der Schadensmeldung und Reparatur, die Nutzung von digitalen Wegekatastern etc. innerhalb der Kommunen festzustellen. Andererseits wurde auch nach Kosten, Sponsoringaktivitäten und Umgang mit Ehrenamt sowie nach Lösungsmöglichkeiten gefragt. Im Ergebnis der Fragebogenaktion konnten nur 16 % aller Kommunen (3 Kommunen) den Fragebogen vollständig ausfüllen und fundierte Aussagen treffen. Nach einer Hilfestellung in Form der Benennung der jeweils durch die Kommune führenden Routen, der kommunal-internen Festlegung von Verantwortlichen für die Recherche konnten sechs Kommunen den größten Teil der Informationen zügig erarbeiten und Auskunft geben. Weitere sieben Kommunen konnten die Informationen erst nach sehr viel Zeit – teilweise bis zu 3 Monaten - und nur sehr lückenhaft bereit stellen. Weitere drei Kommunen konnten bis Abschluss des Projekts keinerlei Informationen über ihre Rad -, Wander - und Reitwege liefern.



Schema 1: Ergebnis Analyse erste Ebene: Größtenteils fehlende Verantwortlichkeit

hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung I
dunkelgrau: starke Organisationsstruktur I grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden

Aufgrund dieser Tatsache konnte trotz intensiver Auswertung der Fragebögen kein umfassendes Bild gewonnen werden, teilweise fehlten Informationen, vor allem bezüglich Kosten, teilweise wurden aus Unkenntnis heraus Fehleinschätzungen angegeben. Doch folgende Teilergebnisse konnten festgehalten werden:

Als **größtes Problem** schilderten die meisten Kommunen, Personal und Zeit für eine regelmäßige Kontrolle zu finden.

Der Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (TVLN) wurde von elf Kommunen als die **Hauptmarketinginstitution** definiert, sieben Kommunen fühlten sich von ihrer eigenen Verwaltung am besten vermarktet. Als weitere Vermarktungspartner wurden der Grüne Ring Leipzig (GRL), der regionale Planungsverband, die Mitteldeutsche Straße der Braunkohle e.V. und auch der Dr. Barthels Verlag genannt. Sechs Kommunen gaben an, dass ihre Routen gar nicht vermarktet werden.

Als der häufigste Grund für **Schäden an der Beschilderung** wurde von fast allen Kommunen Vandalismus genannt, am zweithäufigsten wurde Diebstahl aufgeführt.

Lediglich zwei Kommunen bzw. die beiden Vereine Columbus e.V. und Heimatverein Zwenkau e.V. gaben an, auch schon Geld über **Sponsoring** akquiriert zu haben. Für die **Akquise von Ehrenamtlichen** zur Unterstützung und Motivation von bereits tätigen Ehrenamtlichen kann keine der 19 Kommunen Zeit und Ideen aufbringen.

Die **Organisation der Kontrolle und Schadensmeldung** wurde von sechs Kommunen dem Bauhof zugesprochen, teilweise als Bestandteil der „Müllrunde“. Weitere sechs setzen auf Bürgerhinweise, vier Kommunen gaben an, die Aufgabe innerhalb ihrer Verwaltung zu regeln, weitere vier dies mithilfe des Kreiswegewarts zu schaffen. Sieben Kommunen gaben zu, dass es für die Kontrolle keinen Verantwortlichen gibt bzw. Schadensmeldung per Zufall geschieht, da es an Personal und Zeit fehlt. Nur sieben Kommunen gaben an, dass ihre Wegeverläufe digitalisiert seien – jedoch liegen nach Anfragen bei den Landratsämtern und dem Tourismusverband alle Routen als **GPS – Daten** vor.

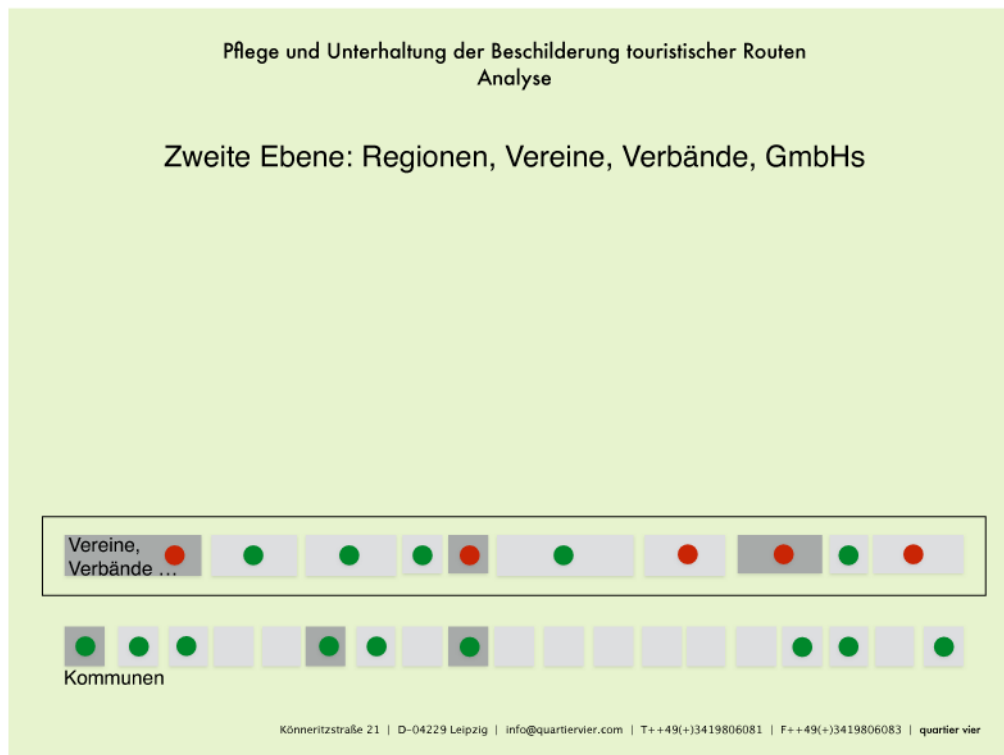
Im Ergebnis aller Recherchen und in Abstimmung mit den Kommunen und der projektbegleitenden Arbeitsgruppe ergaben sich als Basis für die Weiterarbeit **ca. 1.000 Kilometer touristische Routen für das Bearbeitungsgebiet**. Davon sind 282 km Wanderwege und 547 km Radwege, von denen wiederum 460 km SachsenNetzRad angehören, 139 km Rundwege um die Tagebauseen und 35,4 km Wasserstrecken. Die erfassten 62,5 km Reitwege wurden als nicht touristisch eingestuft und somit nicht mitberechnet (*siehe Anhang 2*).

1.1.2 Zweite Ebene: Vereine, Verbände und Privatunternehmen

Fundierte Aussagen zur aktuellen Situation erzielten Gespräche mit übergeordneten nicht-kommunalen Institutionen, die die Pflege und Unterhaltung der Beschilderung im Auftrag der Kommunen übernommen haben. Durch die anteilige Verteilung von Kosten wussten die Bürgermeister dieser Kommunen auch von der Existenz ihrer Routen.

Diese Ebene wird von Vereinen, Verbänden und auch privatwirtschaftlichen Unternehmen gebildet, die starke regionale und routenbezogene Träger darstellen. Beispiele dafür sind der Grüne Ring Leipzig (GRL) oder der Zweckverband Parthenaue, aber auch kleine Vereine wie der Kuhstall e.V., der den Pfad der Lieder pflegt, oder die Blauwasser GmbH, die die Wege um den Hainer See kontrolliert oder die Landesstiftung für Natur und Umwelt, die sich um den Naturlehrpfad um den Grabschützer See kümmert.

Weitere Beispiele sind der Columbus e.V., der die Halde Trages pflegt oder der Leipziger Wanderverein e.V., der für den Rund-um-Leipzig-Wanderweg und den Grimma-Halle-Wanderweg zuständig ist. Auch diese übernehmen verbindlich die Kontrolle und Pflege der Ausschilderung für ihre Wege, jedoch ohne finanzielle Beteiligung und direkte Zusammenarbeit mit den Kommunen. So wissen manche Bürgermeister nicht, dass diese Routen durch ihre Kommunen verlaufen. Weiterhin ist die Zukunft dieser Träger ungewiss, da sie stark personenabhängig sind und eine hohe Altersstruktur aufweisen.



Schema 2: Ergebnis Analyse zweite Ebene: Teils starke, teils schwache routenbezogene Organisationsstrukturen I hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur I dunkelgrau: starke Organisationsstruktur I grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden I roter Punkt: Wegewart vorhanden

Im Unterschied zur ersten kommunalen Ebene wurde auf dieser zweiten Ebene bei den Institutionen immer ein Ansprechpartner gefunden, der die jeweilige Route bzw. den Streckenabschnitt umfassend kannte und die Unterhaltung und Pflege verbindlich als Aufgabe übernimmt. Doch auch diese Ebene deckt nach wie vor nicht das gesamte Bearbeitungsgebiet ab. Es zeigten sich noch Lücken unterschiedlichster Art, die Durchführung mancher Kontrollfahrten stellten sich als mündliche Absprachen für nur einen begrenzten Zeitraum heraus, manche Strecken werden gar nicht kontrolliert, wie z.B. vom Pleißeradweg oder Elster-Saale-Radweg. Manche werden zwar kontrolliert, defekte Beschilderungen aber nicht repariert.

So zeigt sich auf das Gesamtareal bezogen auch diese Struktur aktuell unübersichtlich, lückenhaft und nicht immer verbindlich.

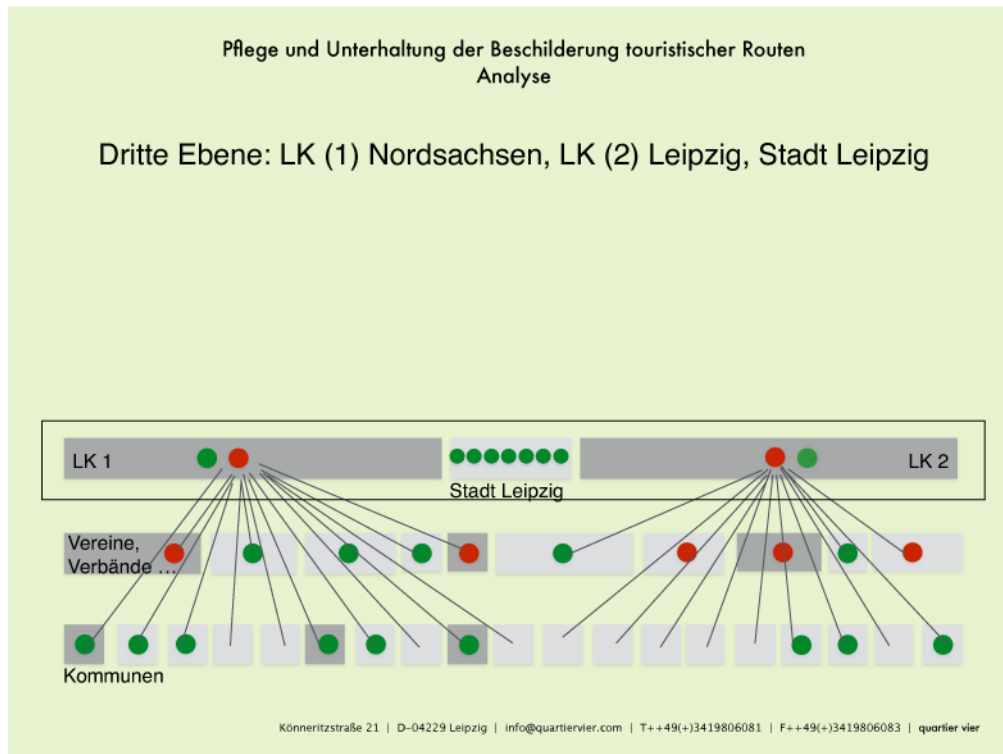
1.1.3 Dritte Ebene: Landkreise Leipzig und Nordsachsen und die Stadt Leipzig

In den jeweiligen Landratsämtern des Landkreises Leipzig und Nordsachsen gibt es verbindliche Ansprechpartnerinnen, die zusammen mit ihren jeweiligen KreisWegewarten ein starkes Team darstellen. Diese kennen alle Routen mit all ihren einzelnen Schilderstandorten, allen Schwächen und Stärken, allen Kosten und Umständen. Die Qualitätssicherung der touristischen Beschilderung wird auf dieser Ebene aus folgenden Gründen als nicht zufriedenstellend definiert.

Die beiden KreisWegewarte sind als Angestellte bei zwei unterschiedlichen Landschaftspflegeverbänden für die Wegearbeit verantwortlich, der KreisWegewart des Landkreises Leipzig hat jedoch nur die Hälfte seiner Arbeitszeit dafür zur Verfügung. Die Personalstellen werden vom jeweiligen Landkreis finanziert, zusätzlich geben sie Gelder für Materialien und Werkzeuge. Der Landkreis Nordsachsen stellt auch ein Auto zur Verfügung. In persönlichen Gesprächen mit den KreisWegewarten stellte sich eine Überforderung heraus. Sie übernehmen die gesamte Bandbreite an Aufgaben, die die Wegearbeit bzgl. Rad- und Wanderwege verlangt und das für ihren gesamten Landkreis. Sie kontrollieren und reparieren, helfen bei Ausschreibungen und Vergaben, sie vernetzen und stimmen ab, führen die Kommunikation zwischen Kommunen und Landkreis, sie konzipieren das touristische Wegesystem mit und nehmen auch an landesweiten Veranstaltungen teil. Die Beschilderung der Wasserwege und Reitwege wird nicht mitkontrolliert, die letzteren übernehmen die ansässigen Reitvereine oder die Forstverwaltung. Noch arbeiten beide KreisWegewarte ohne Wegekataster, die beiden Landratsämter jedoch setzen sich zurzeit für die Digitalisierung aller Wege mit Knotenpunkten und Einführung eines professionellen Katasters ein, um die Arbeit zu erleichtern.

Innerhalb der Stadt Leipzig zeigte sich ein anderes Bild. So gibt es hier keine Unterscheidung von touristischen und nicht-touristischen Routen und es fehlt die

regelmäßige Kontrolle der Beschilderung. Kommen jedoch per Zufall Schadensmeldungen in der Stadtverwaltung an, ist die Reparatur Dank eines bereits existenten, professionellen Katastersystems sehr gut organisiert. Aufgrund der durchgehenden Nummerierung jedes einzelnen Schilderstandorts mit Zuordnung des Schilderinhalts und direkter Weiterleitung an die Firma, die die Schilder neu druckt und installiert, kann die Reparatur schnell und unkompliziert abgewickelt werden. In der Stadtverwaltung gibt es zahlreiche, streckenbezogene Ansprechpartner aus verschiedenen Abteilungen des Amts für Stadtgrün und Gewässer, der Talsperren- und der Forstverwaltung und des Verkehrs- und Tiefbauamts, die aber nur für ihren jeweiligen Streckenabschnitt teilweise Auskunft geben können. Die Verantwortlichkeit hängt von der Verortung der Strecke ab, ob dies durch eine öffentliche Grünanlage, durch einen Wald, an einem Fluss oder an einer Straße entlang führt.



Schema 3: Ergebnis Analyse dritte Ebene: Zwei KreisWegewarten haben zu viele Aufgaben in einem zu großen Areal, in der Stadt Leipzig ist die Verantwortlichkeit auf viele Abteilungen verteilt | hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung | dunkelgrau: starke Organisationsstruktur | grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden | roter Punkt: Wegewart vorhanden

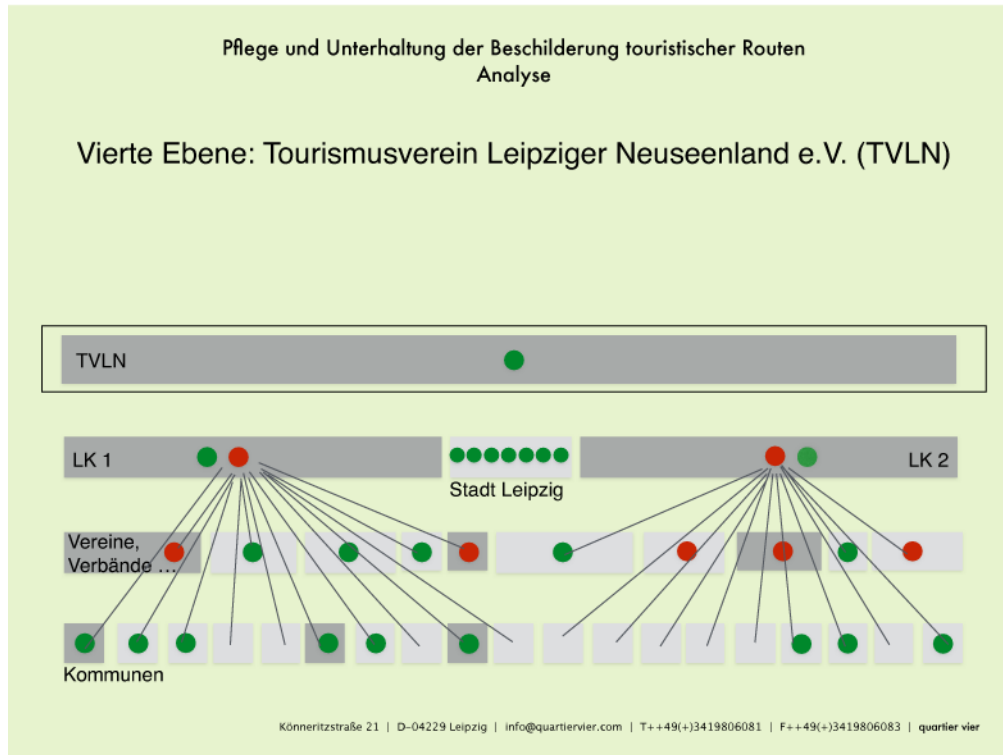
Im Amt für Stadtgrün und Gewässer existiert eine AG Rad, doch den Mitarbeitern fehlt nach eigener Aussage Zeit, eine klare Aufgabenbeschreibung und Organisationsstruktur, um ein effektives Qualitätsmanagement umsetzen zu können. So ist z.B. keine Kontrolle organisiert, Schadensmeldungen basieren auf Zufall. Über den besten Überblick verfügte einerseits das Verkehrs- und Tiefbauamt, Sachgebiet Verkehrsleiteneinrichtung, da im Kataster die

Radrouten, die eine grün-weiße Beschilderung haben und sich im öffentlichen Verkehrsraum befinden, dort verzeichnet sind und andererseits der Radverkehrsbeauftragte. Doch touristische Radrouten, die sich nicht im öffentlichen Verkehrsraum befinden, wie z.B. der Elster-Saale-Radweg, und auch die touristischen Wanderwege, wie z.B. der Lutherweg, der Rund-um-Leipzig-Wanderweg oder der Grimma-Halle-Wanderweg, fehlen sowohl im Kataster als auch generell in der Wahrnehmung. Die Reitwege sind im Amt für Stadtgrün und Gewässer, Abteilung Stadtforsten, alle registriert. Die Beschilderung wird von hauseigenen Mitarbeitern kontrolliert und repariert. Da diese Reitwege jedoch nicht touristisch genutzt werden, sind sie in dieser Studie nicht berücksichtigt worden.

So zeigt sich auf das Gesamtareal bezogen die Struktur auch in dieser dritten Ebene unübersichtlich und lückenhaft. Es fehlt auch hier eine flächendeckende und transparente Aufgabenverteilung, die ein professionelles Qualitätsmanagement der touristischen Routen bedingt.

1.1.4 Vierte Ebene: Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (TVLN)

Der TVLN hat eine Ansprechpartnerin, die ebenfalls umfassend Kenntnis über sämtliche Routen im Bearbeitungsgebiet, deren Beschilderung, Organisation und Finanzierung besitzt. Der Verein ist an sich nicht für die Pflege und Unterhaltung der Beschilderung zuständig, greift jedoch ein, wenn sich eklatante Missstände zeigen oder schnell Maßnahmen umgesetzt werden müssen. So beauftragte der Tourismusverein z.B. eine externe Agentur für die Qualitätssicherung der Neuseenlandroute. Die Gesamtheit der Route mit ihrer Beschilderung wurde kontrolliert, Schäden aufgenommen, Schilder neu beauftragt und an die Kommunen zur Installation weitergegeben. Weiterhin wurde die Förderung für eine Koordinierungsstelle für den Mulderadweg für drei Jahre beantragt. In dieser Zeit sollen die jeweiligen Kommunen sensibilisiert und aktiviert werden, um danach die Unterhaltung alleine bewerkstelligen zu können.



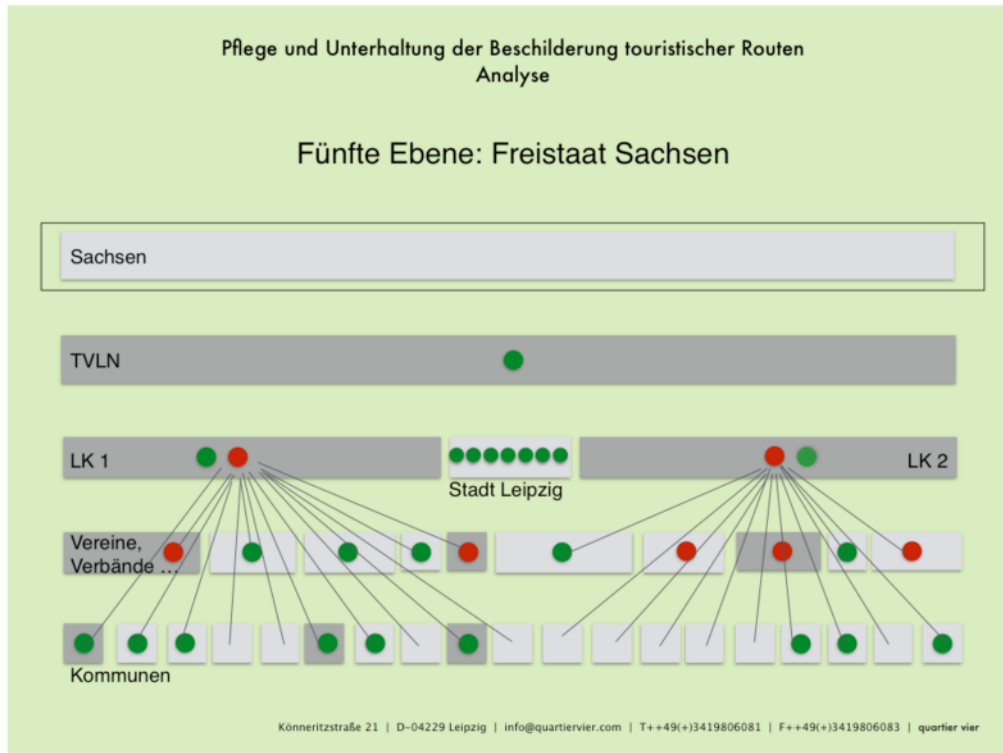
Schema 4: Ergebnis Analyse vierte Ebene: Keine Zuständigkeit, greift aber im Notfall ein I
hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung I
dunkelgrau: starke Organisationsstruktur I grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden I roter Punkt:
Wegewart vorhanden

1.1.5 Fünfte Ebene: Freistaat Sachsen

Im Gegensatz zu anderen Bundesländern, in denen die Unterhaltung von Fernradwegen Landessache ist, ist dies im Freistaat Sachsen eine kommunale Angelegenheit. Daher sind auch die national bedeutenden touristische Radrouten innerhalb Sachsens lückenhaft ausgeschildert. Das wird z.B. vom ADFC Leipzig als großes Problem angesehen.

2015 wurden im Auftrag des Freistaats Sachsen das bestehende Radverkehrsnetz in Leipzig und die Routen des zukünftigen SachsenNetzRad mit dem Quad abgefahren und alle radwegespezifischen Daten und Knotenpunkten mit GPS erfasst. Es ist sogar alle fünf Meter ein Foto gemacht worden. Diese Arbeit gilt als Grundlage für die Installation einer landesweiten Radwegedatenbank zur Vereinfachung und Professionalisierung der Wegearbeit, die – rein theoretisch - auch die Landkreise und Kommunen nutzen könnten, da alle Daten GIS-tauglich sind. Der Freistaat Sachsen finanziert 2017 die komplette Erstausrüstung der Beschilderung für die Radrouten, die in der Konzeption des SachsenNetzRads bestätigt wurden. Die Kommunen müssen anschließend Verträge unterschreiben, die die nachhaltige Pflege der Beschilderung sichert. Wander-, Wasser- und Reitwege fallen unabhängig ihrer Bedeutung nicht darunter.

Das kommunale Abgabegesetz zur Finanzierung touristischer Aufgaben wird zurzeit nivelliert, da das Konzept mit der „Bettensteuer“ sich nicht bewährt hat. Auch das könnte sich auf die Unterhaltung der Beschilderung auswirken.



Schema 5: Ergebnis Analyse fünfte Ebene: Keine Zuständigkeit | hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung | dunkelgrau: starke Organisationsstruktur | grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden | roter Punkt: Wegewart vorhanden

1.1.6 Zusammenfassung:

Schema 5 zeigt anschaulich, dass innerhalb des Bearbeitungsgebiets die Qualitätssicherung der touristischen Leitsysteme auf vier Ebenen unterschiedlich stark verteilt ist. Die erste kommunale Ebene als die eigentlich Hauptverantwortliche zeigt sich als Fundament sehr labil. Die zweite Ebene der routenbezogenen Zuständigkeiten gleicht diese Schwäche teilweise aus, schafft jedoch auch keine lückenlose Qualitätssicherung. Die beiden Landkreise bilden mit ihren KreisWegewarten eine starke dritte Ebene, jedoch sind der Aufgabenbereich und das Areal zu groß, um eine umfassende Qualitätssicherung gewährleisten zu können. In der Stadt Leipzig sind die Zuständigkeiten für die Radrouten auf viele Abteilungen verteilt. Der Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. ist an sich nicht für die Qualitätssicherung zuständig, greift jedoch bei Missständen ein.

1.2 Externe Analyse: Best-Practice-Beispiele

Innerhalb dieser Studie wurde auch nach vergleichbaren Regionen und Institutionen recherchiert, die als Vorbild für ein Organisations- und Finanzierungsmodell für das Bearbeitungsgebiet fungieren können. Hier eine Auswahl, die mitgedacht und einbezogen worden ist.

In **Berlin** hat man die Gleichstellung der Beschilderung von touristischen Freizeitrouten mit der StVO-Beschilderung eingeführt. Der jeweilige Baulastträger hat auch die Verpflichtung zum Unterhalt.

In **Baden-Württemberg** werden sowohl für die Fernradwege als auch für alle weiteren touristischen Routen externe Agenturen für Kontrollbefahrungen, eine tabellarische Aufnahme der Schäden und auch deren Beseitigung beauftragt. Dafür übernimmt das Land sämtliche Kosten, die bei 10,00 € / km liegen.

In **Thüringen** prüft ein Landesradwegewart in Zusammenarbeit mit den Kommunen alle Radfernwege. Diese Funktion wurde im „*Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen*“ 2008 festgelegt und wird im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft von der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen (LEG) ausgefüllt. Als Landesradwegewart erhebt die LEG Thüringen seit 2008 vor Ort einmalig Verlauf und Zustand der Wege des radtouristischen Landesnetzes. Das umfasst etwa 3.200 km der insgesamt rund 13.000 km mit dem Fahrrad befahrbare Wege. Gemeinsam mit lokalen und regionalen Akteuren werden die Prüfergebnisse ausgewertet, damit vor Ort ein Wegezustand geschaffen werden kann, der den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes des Freistaats Thüringen und der Richtlinie zur Radverkehrswegweisung entspricht. Die Kommunen setzen die Mängelbeseitigung eigenständig um.

Zusätzlich hat Thüringen einen landesweiten Mängelmelder Radnetz eingerichtet. Auf der Homepage *Radroutenplaner Thüringen* ist zu lesen: „Sollte Ihnen bei einem Radweg z. B. ein Hindernis, eine falsche oder fehlende Wegweisung, ein schlechter Wegebelag oder Schäden an wegbegleitender Infrastruktur auffallen, melden Sie dies bitte!“ Mit dem Mängelmelder können festgestellte Mängel im Thüringer Radnetz verortet, beschrieben und automatisch an die zuständige Stelle weitergeleitet werden. In einer PC- und einer Smartphoneversion liegt ein digitales Formular vor, das folgende Fragen stellt:

- Wo ist der Mangel? (Position festlegen)
- Welcher Mangel liegt vor? (Mängelkategorie auswählen)
- Haben Sie Fotos? (Fotos hochladen)
- Wie erreichen wir Sie? (Kontaktdaten zur Verhinderung von anonymen Hinweisen)

Nach Aussage des Landesradwegewarts wird dieser Mängelmelder sowohl von Radfreizeitsportlern aus Thüringen als auch von Gästen rege genutzt. Er konnte dadurch

seinen Aufwand von zehn auf vier Wochenstunden reduzieren. Zusätzlich gibt der Mängelmelder indirekt Auskunft über die Attraktivität der Radrouten. Die Anzahl an Meldungen zeigt die Höhe der Frequentierung im Verlauf des Jahres. Kommt innerhalb einer Saison keine Meldung zu einem bestimmten Streckenabschnitt, fährt der Landesradwegewarts selber hin und informiert den Tourismusverband, dass diese Strecke zurzeit wenig befahren wird und attraktiviert werden muss.

In der **Stadt Brandis** wurde 2015 im Rahmen eines Modellprojekts als Innovationskommune des Freistaats Sachsens eine Brandis-App entwickelt, um einen direkten Draht zwischen Bevölkerung und Rathaus zu schaffen. Umgestürzte Bäume, defekte Straßenlaternen oder andere Ärgernisse können mittels dieser App direkt an den zuständigen Mitarbeiter gesendet werden – so auch beschädigte oder fehlende Beschilderung an touristischen Routen. Die Verwaltung erhält so schneller Bescheid und kann angemessene Maßnahmen einleiten. Der Bürger bekommt auf Wunsch eine Rückmeldung über den Bearbeitungsstand und die Erledigung. Ergänzt wird die App in der ersten Ausbaustufe durch Abfall- und Veranstaltungskalender sowie aktuelle Meldungen aus der Stadt und der Region.

In der Landestourismuskonzeption **Brandenburg** 2011-2015 wurde der Optimierung der Infrastruktur, dabei ganz besonders auch der touristischen Wege, eine hohe Wertigkeit bescheinigt. 810 km Wanderwege wurden für 1,1 Millionen Euro konzipiert, umgesetzt, ausgestattet und beschildert. Für die Unterhaltung der Wanderwege werden seit 2015 jährlich 58.333 Euro im Haushalt eingestellt. Das entspricht 72,00 € / km. Der **Naturpark Fläming** beschäftigt zusätzlich einen haupt- und neun ehrenamtliche Wegewarte gegen eine Aufwandsentschädigung. Für eine effiziente Unterhaltung wurde auch hier ein Meldesystem zur Mängelbeseitigung entwickelt. Die bemerkten Schäden können von jedermann online über die Internetseite des Landkreises Potsdam - Mittelmark eingegeben werden. In der Nachrecherche war diese Möglichkeit allerdings schwer zu finden, nicht unter Freizeit & Tourismus, sondern unter „Bürgerservice“ und „Online-Dienste“ wird ein Online-Formular angeboten, das aufwändig auszufüllen ist. Diese Art der Mängelmeldung konnte noch keinen zeiteinsparenden Effekt für die Wegewarte bewirken.

Der **Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge** hat durch den Kreistag zwei ehrenamtliche Radwegewarte und drei Wanderwegewarte berufen. Der Landkreis zahlt ihren Wegewarten bei bis zu 3 Stunden Arbeit am Tag 25 €, bis zu 6 Stunden 40 € und bei mehr als 6 Stunden 50 €. Insgesamt hat der Landkreis 12.000,00 € im Jahr für diese budgetiert und stellt zusätzlich 1.000,00 € für Material bereit. Eine genaue Kilometeranzahl der Strecken konnte leider nicht angegeben werden. Einer der drei Wanderwegewarte ist für ca. 700 Kilometer zuständig und braucht dafür durchschnittlich 100 h im Jahr. In den letzten Jahren war seine Hauptaufgabe, ein dichtes Netz an

Ortswegewarten für die flächendeckende Kontrolle und Reparatur der Beschilderung auf kommunaler Ebene aufzubauen. Als erfolgreiche Methode hat sich dabei die direkte Ernennung durch den Bürgermeister erwiesen, da dieser am besten engagierte Akteure in seiner Kommune kennt. Zusätzlich konnte der Wegewart über Ausschreibungen im jeweiligen Amtsblatt Ortswegewarte akquirieren, in denen die notwendigen Kompetenzen, der Zeitaufwand und ein Orientierungsrahmen für die Leistung klar benannt wurden. Für diesen Posten eignen sich rüstiger Rentner, die gerne draußen sind, sich bewegen und handwerkliches Geschick, einen Computer und eine Emailadresse besitzen und verlässlich sind. Die Aussicht auf professionelles Handeln muss sich abzeichnen. Für die verbindliche Aufgabenübernahme wird die Mustervereinbarung vom Sächsischen Landeskuratorium Ländlicher Raum e.V. genutzt. Inzwischen machen die Ortswegewarte die Hauptarbeit bezüglich Kontrolle und Reparaturen, der Kreiswegewart kümmert sich dagegen um übergeordnete Aufgaben wie Abstimmungen mit den Ämtern bei Neukonzeptionen und Umverlegungen. Im Großen und Ganzen funktioniert die Kontrolle und Reparatur vorbildlich, der Landkreis und der Tourismusverband sind sehr zufrieden.

Im **RadWanderParadies Schwarzwald und Alb** existieren auf dem Areal von zwei Landkreisen 30 Radrundtouren mit insgesamt 1.150 Streckenkilometern und 30 Wanderrouen mit einer Gesamtlänge von 400 Kilometern. Zur Unterhaltung und Pflege werden von beiden Landkreisen je 7.500,00 € im Jahr in den Haushalt gestellt. Das entspricht ebenfalls ca. 10 € pro Kilometer. Die Leiterin der Stabsstelle Tourismus hat aufgelistet, wie viele Stunden eine komplette Kontrolle aller Wege und die Organisation der Unterhaltung und Pflege an Zeit kosten würde. Daraufhin wurde ihr bewilligt, ein externes Büro zu beauftragen, um nicht selbst dafür zuständig zu sein.

Die externe Agentur übernimmt zweimal im Jahr Kontrollfahrten, die Aktualisierung von GPS-Daten bei Routenveränderungen, Bestellung der jeweiligen Schilder und Montierung dieser und Auswertung an die Stabsstelle. Die Kommunen übernehmen „nur“ Landschaftsbauarbeiten wie Wegeverbesserungen, Schnittmaßnahmen, Neusetzung von Pfosten etc. mithilfe ihres Bauhofs.

Die Kommunen ziehen inzwischen bei der Wegearbeit mit. Das war jedoch harte Arbeit und hat drei Jahre mit vielen persönlichen Gesprächen gekostet. Bei kleinen Kommunen wird ein/e Mitarbeiter/in vom Bürgerbüro angerufen, diese/r muss bei konkreten Beschwerden selber kontrollieren und/oder den Bauhof verständigen.

Die Wegewarte für die Wanderwege haben ein standardisiertes Formblatt, das sie ausfüllen und an die Stabsstelle weiterreichen. Als Wertschätzung werden die Wegewarte nach einer Vergütungsaufstellung entschädigt. Das sorgt für eine langfristige Zusammenarbeit und Ansporn für gute Arbeit.

Die Landkreise arbeiten nicht mit einem digitalen Kataster, sondern mit einer großen Exceldatei, die nach Kommunen sortiert ist. Folgende Kriterien werden aufgelistet: Nummer, Schilderart, Schilderinhalt, Pfostenart (Laternenpfahl, Zaunpfosten etc),

Schilderstandort, Monatgeform und ein Foto. Dazu liegt eine einfache topographische Karte als pdf-Grundlage als Hilfsmittel bereit. Man setzt auf GPS-Daten, da diese touristisch am relevantesten sind. In diese Exceldatei arbeiten die externen Agenturen ein und stellen sie den Kommunen zur Verfügung.

Mit dieser Organisations- und auch Finanzierungsstruktur ist das RadWanderParadies Schwarzwald und Alb sehr zufrieden, da alles funktioniert und die Qualität der Beschilderung gesichert ist.

Die **Stadt Borna** will als Aufwandsentschädigung für alle Ehrenamtlichen, die von der Bürgermeisterin den Ehrenamtspreis erhalten haben, einen ermäßigten Eintritt in der Mediothek, ins Schwimmbad und ins Museum ermöglichen. Auch **Leipzig** mit seinem EhrenamtsPass ermöglicht ermäßigten Eintritt in Schwimmbäder, Museen und auch für kulturelle Veranstaltungen. Diese Vergünstigungen stellen eine Variante dar, wie man ehrenamtliche Wegewarte langfristig binden könnte.

Die **Verbandsgemeinde Hermeskeil** in Rheinland Pfalz nutzt für ihr Wandergebiet „Traumschleifen“ am Saar-Hunsrück-Steig die Erfindung der Charity-sms. Ein kleines Logo auf den Leitsystemen ruft die Wanderer auf, doch mitzuhelfen, diese schönen Wanderwege zu erhalten. Per SMS an die angegebene Nummer können die Wanderer mit ihrem Handy einen kleinen Betrag über Ihre Mobilfunkrechnung an den Wanderverein überweisen: „Senden Sie mobil eine SMS mit dem Stichwort "Traum" an Rufnummer 81190. Wenn Sie die Zuweisung zu einem bestimmten Weg möchten, dann geben Sie bitte zusätzlich die Nummer des Weges an, z. B. "Traum 7". Sie bekommen umgehend eine Antwort - SMS als Bestätigung. Pro SMS an Rufnummer 81190 geben Sie 2,-- € über Ihre Mobilfunkrechnung oder Ihr Prepaid-Guthaben (zzgl. Kosten für SMS - Versand). Möchten Sie 5,-- € geben, dann schicken Sie als Stichwort z. B. "Traum5.7". Der Betrag geht abzgl. 0,17 € Servicekosten an WanderCent e.V. und fördert diesen Wanderweg.“

Im **Rhein-Sieg-Kreis in Nordrhein-Westfalen** wurde zur Kostenminimierung bei der Unterhaltung und Pflege von touristischen Routen beschlossen, die Anzahl der Routen generell klein zu halten. Wird ein neuer Rad- oder Wanderweg konzipiert, muss vor der Umsetzung und Beschilderung der gleichen Kilometeranzahl entsprechend ein bestehender Wander -/ Radweg aufgelöst werden. Diese Fokussierung stärkt den Tourismus, da nur die tatsächlich wichtigen und erfolgreichen Routen erhalten bleiben, verwahrloste Strecken wieder entfernt und die Kosten der Unterhaltung gesenkt werden.

Der **Deutsche Wanderverband** hat mit seinem integrativen Wegemanagement eine Möglichkeit für die Verwaltung geschaffen, Wege, Flächen- und Punktobjekte auf einer Kartengrundlage zu digitalisieren und die Bearbeitungsfunktion für einen bestimmten Personenkreis zu öffnen. Es kann eine Bearbeitung durch alle beteiligten Akteure orts- und

zeitunabhängig erfolgen. Relevante Daten können so effizient erfasst werden, die Nutzer sparen Zeit und lästiger E-Mail Verkehr entfällt.

Das integrative Wegemanagement bringt Vertreter aller Natursportarten an einen Tisch. Das hilft, Konflikte zu entschärfen und Projekte schnell umzusetzen. Erleichtert wird das Ganze durch das Programm NatursportPlaner.

Mit dem Veröffentlichungstool können abgestimmte Wege oder aktuelle Besonderheiten (z.B. temporäre Wegeverlegungen) schnell und unkompliziert auf eigener Homepage dargestellt werden, um interessierte Natursportler zu informieren, egal ob Wanderer, Radfahrer, Mountainbiker, Wasserwanderer oder Reiter. Ebenso ist eine Einbindung von KOMPASS-Karten mit Wander- und Radwegen sowie Karten des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie möglich. Die jeweiligen Verwaltungen behalten die volle Kontrolle und die Rechte über ihre Daten, bestehende Daten lassen sich einfach per GPX- oder SHAPE-Dateien in die Software laden und einfach exportieren. Der Besucher der Homepage kann durch das Ein- und Ausblenden diverser Informationen und durch verschiedene Zoomstufen benutzerfreundlich durch das Tool navigieren und so seine Tour optimal planen.

Zur Nutzung muss eine Nutzungsvereinbarung mit dem Deutschen Wanderverband unterschrieben werden. Schulung für bis zu 12 Personen in der Region kosten 1.800,00 €, die Nutzung der Software für eine Region in der Größe des Bearbeitungsgebiets mit 30 Zugängen kostet 900,00€ / Jahr.

Der **Landkreis Vogtlandkreis** hat festgestellt, dass Informationsdefizite bzgl. touristischer Routen innerhalb der Kreisgrenzen vorliegen. Im Landratsamt Vogtlandkreis, Amt für Kataster und Geoinformation, wurde daraufhin eine neue Datenstruktur entwickelt, die durch die Firma IDU in Zittau programmtechnisch umgesetzt wurde. Die Datenstruktur basiert auf dem Geoinformationssystem CARDO und stellt eine objektorientierte Datenhaltung aller Aspekte rund um Wege (Radwege, Wanderwege, Loipen, Reitwege) und deren Beschilderung dar. Die Datenstruktur erlaubt Synergien wie z.B. die Verschneidung mit anderen Geobasis- oder Geofachdaten (z.B. Umweltaspekte, klassifiziertes Straßennetz, etc.). Die Zuarbeit zum Wegekataster erfolgte von dem, der für den Weg „zuständig“ war. Bei den Radwegen wurden die Routen der sächsischen Radverkehrskonzeption 2014 abgebildet und um die kommunalen Radwege ergänzt. Bei den Wanderwegen war zunächst eine Erfassung der überregionalen Wanderwege (Fernwanderwege, Qualitätswanderwege, Wanderwege mit blauer und roter Markierung) in Zuständigkeit des Landkreises durch Zuarbeit vom Hauptwegewart bzw. seinen RegioWegewarten erfolgt. Die Erfassung der Beschilderung erfolgte prinzipiell mittels einer Exceltabelle, in der die GPS-Koordinaten, die Schilddaten und die zugehörigen Bilddateinamen einzugeben waren. Der Import dieser Tabelle zusammen mit den Bildern erfolgte durch Auszubildende im Landratsamt. Seit 2015 kommt es zu Joint-Ventures mit den Kommunen, um auch deren Orts- und Rundwanderwege mit gelber und grüner Markierung abzubilden. Die Kommunen füllen

dazu Datenblätter mit Wegeverlauf, Standort von Schildern, Oberflächenbeschaffenheit etc. aus.

Der Landkreis Vogtlandkreis steuert das Vorhaben, erarbeitet, unterhält und finanziert es. Der Aufbau der Geodatenstruktur ist für die Kommunen kostenfrei, diese müssen die umfassenden Informationen zu den Routen liefern, die anschließend im Gegenzug von Auszubildenden des Landratsamts eingepflegt werden. Die Routen sollen zukünftig allen Bürgern und Touristen zusätzlich im Geoportal zur Verfügung stehen. Ab 2017 sollen dann die Wege und Beschilderungen auch den Kommunen als Web-Dienste angeboten werden, damit diese die Informationen in ihrem eigenen GIS einblenden können.

Seit Juni dieses Jahres ist das Geoportal in seiner Neuauflage online. Hier kann der Nutzer auf dem Wander- und Radwegenetz navigieren und die gewünschte Route für sein mobiles Gerät als GPX downloaden.

Das Ziel ist, diese Datenstruktur sachsenweit einzuführen. Der Landkreis Vogtlandkreis würde das Lizenzrecht anderen Landkreisen kostenlos zur Verfügung stellen, wenn diese sich an der Finanzierung notwendiger Verbesserungen an dem System, die sich in der Zukunft ergeben, beteiligen. Jeder Landkreis müsste sich lediglich Module für den Betrieb kaufen - der Preis liegt bei ca. 3.000,00 € - , die Einarbeitung und Unterhaltung organisieren und finanzieren.

1.3 Kostenanalyse

Die generelle Finanzierung der laufenden Pflege und Unterhaltung der Beschilderung zeigte in der Analyse eine hohe Spannweite. Die Vergabe der Leistung an externe Agenturen für einen ganzen Landkreis hat sich mit 10,00 € pro Kilometer als die kostengünstigste, die Ausführung durch einen Bauhof innerhalb einer kleinen Kommune hat sich mit 234,00 € pro Kilometer als die preisintensivste Variante gezeigt. Die meisten Angaben befanden sich bei durchschnittlich 55,00 € pro Kilometer.

Die Kosten hängen von verschiedenen Faktoren ab. Generell konnte man erkennen:

- Je größer das Areal, desto günstiger die Pflege der Beschilderung.
- Je mehr der Bauhof übernimmt, desto professioneller, aber auch umso teurer ist die Pflege.
- Die Unterhaltung der Radwege ist teurer als die der Wanderwege.
- Ein professionelles Kataster kann Arbeitsabläufe automatisieren, wirkt zeitsparend und dadurch extrem kostensenkend.
- Die Abrechnung nach Zeit verursacht weniger Kosten als die Abrechnung nach Einzelmaßnahmen.
- Eine klare Organisationsstruktur mit verbindlicher Aufgabenverteilung an eine übersichtliche Anzahl an Verantwortlichen spart Zeit und Kosten.

- Die Bündelung von Routen und Sparsamkeit an Schildern wirkt kostenmindernd.

Nimmt man nun den Durchschnittswert pro Kilometer in Höhe von 55,00 € und die recherchierte Kilometeranzahl in Höhe von ca. 1.000 km für das Gebiet des Kommunalen Forum Südraum Leipzig und des Grünen Ring Leipzig an, ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf von ca. 55.000,00 €.

Die Bereitschaft von freien Unternehmen aus der Gastronomie, Beherbergung oder anderweitige touristische Dienstleister für eine finanzielle Beteiligung oder Unterstützung der Pflege des Leitsystems wurde nicht angefragt, da dies bereits für zahlreiche touristische Produkte getan wird, wie z.B. für Flyer, Veröffentlichung auf Karten und Informationsschildern etc. Diese Quelle wurde als „verbrannt“ eingeschätzt und außerdem als nicht langfristig nachhaltig angesehen.

Dagegen wurde nach neuen Möglichkeiten einer Aufwandsentschädigung für die Wegewarte recherchiert. Mit Vergünstigungen ist die Stadt Leipzig mit ihrem EhrenamtsPass und die Stadt Borna mit einer vergleichbaren Idee dafür Vorbild. Als potentieller Sponsor wurde der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) bezüglich einer kostenlosen Jahreskarte im Rahmen dieser Studie angefragt. Für seine Broschüre „Ausgeflogen“ beauftragt der MDV die Recherche nach Routenvorschlägen, Aufnahmen von Sehenswürdigkeiten und Gastronomie etc. und die Digitalisierung dessen. So könnte ein Vorschlag sein, dass die Wegewarte dem MDV diese Leistung im Rahmen ihrer Tätigkeit zuarbeiten und im Gegenzug eine kostenlose Jahreskarte für einen Teil des MDV-Gebiets erhalten.

In der Schweiz erhalten Ortswegewarte Geschenke von Sponsoren, wie z.B. Einkaufsgutscheine vom Fachhandel für Wander- und Radsportausrüstung oder auch Jahresabonnements von Wanderzeitschriften. Auch die kostenlose Mitgliedschaft im Alpenverein und Nutzung der Berghütten wird in Aussicht gestellt. In unserer Region könnten das z.B. kostenlose Jahreskarten für den Leipziger Zoo oder die Überreichung eines Jugendherbergsausweises sein.

Auch die „Ehrerbietung“ z.B. durch die Darstellung des Wegewarts mit Foto und Lebenslauf auf der Tourismushomepage ist eine Möglichkeit, Ortswegewarten ihrer Bedeutung gerecht zu werden.

2. EMPFEHLUNGEN

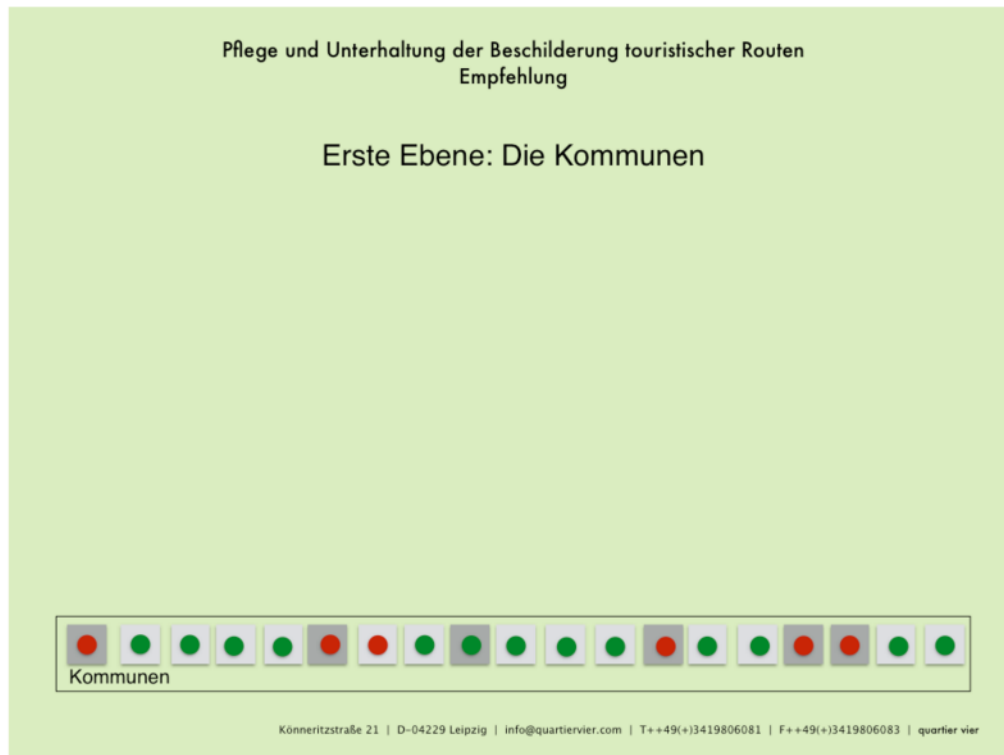
2.1 Verbindliche Ansprechpartner für jede Kommune!

Die Analyse zeigte bis auf wenige Ausnahmen lückenhafte Organisationsstruktur und fehlende Verantwortlichkeit auf kommunaler Ebene. Die Verkehrssicherungspflicht bezüglich der Wege liegt jedoch bei der Kommune und wer ausweist, trägt die Verantwortung – auch wenn Tourismus als eine freiwillige Leistung gilt. Außerdem sind die Schilder im Eigentum der Kommune. Den Kommunen muss also geholfen werden, eine Organisationsstruktur zu finden, die verbindlich ist und ihnen mit ihren vielen Aufgaben, ihrem knappen Haushalt und ihrer Personalstruktur entspricht.

Die Recherche und Gespräche mit Vertretern vergleichbarer Regionen und Landkreise ergaben dazu folgende Erkenntnisse:

- Es ist viel Arbeit, aber machbar und notwendig.
- Baden Württemberg und das RadWanderParadies Schwarzwald und Alb haben die Kontrolle und Reparatur komplett an externe Agenturen abgegeben, um Professionalität und Kompatibilität zu erhalten. Im Vergleich stellte sich diese Variante als durchaus günstig dar, sie kostet ca. 10,00 € / km. Zusätzlich weisen alle Kommunen einen konkreten Ansprechpartner auf, der umfassende Kenntnisse besitzt, für alle Abstimmungen bereit steht und Informationen liefern kann.
- Der Landesradwegewart aus Thüringen hat die Erfahrung gemacht, dass zuerst eine klare Organisationsstruktur und eine transparente, faire und verbindliche Aufgabenverteilung fixiert werden sollte. Auf dieser Basis konnten in Thüringen alle Kommunen nach und nach aktiviert werden.
- Eine Maßnahme des Landkreises Sächsische Schweiz – Osterzgebirge war, die Wegweisung als ersten Tagesordnungspunkt auf dem Gemeinde- und Städtetag zu veranlassen. Zur Aktivierung der Bürgermeister wurde demnach zuerst der Landrat aktiviert – dieser „politische“ Druck zeigte sich effizienter als die Überredungsversuche der Tourismusverbände.
- Erfolgreiche Regionen verfügen über ein dichtes Netz an Ortswegewarten, die verbindlich die Aufgabe der Kontrolle und Reparatur übernehmen. Manchmal sind dies Angestellte in der Gemeindeverwaltung, manchmal auch engagierte Bürger.
- 2017 werden über SachsenNetzRad viele Radrouten auf Landeskosten ausgeschildert. Für die nachhaltige Sicherung der Pflege und Unterhaltung dieser müssen die Kommunen mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Verträge unterschreiben. Diese können zum Anlass dienen, generell die Bürgermeister zu sensibilisieren und eine kommunale Organisationsstruktur zu entwickeln, in der auch die Wander- und regionalen Radrouten mitkontrolliert werden.
- Landkreise sollten mit gutem Vorbild voran gehen, es gilt eine Atmosphäre des Gebens und Nehmens zu schaffen. Gutes Beispiel dafür ist der Landkreis

Vogtlandkreis: Der Aufbau der Geodatenstruktur ist für die Kommunen kostenfrei, diese müssen jedoch im Gegenzug die umfassenden Informationen zu den Routen liefern, indem sie Datenblätter mit allen notwendigen Fakten ausfüllen.



Schema 6: Empfehlung erste Ebene: Jede Kommune hat einen Ansprechpartner, starke Kommunen ernennen einen eigenen OrtsWegewart | hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung | dunkelgrau: starke Organisationsstruktur | grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden | roter Punkt: Wegewart vorhanden

Daraus folgt die Empfehlung an die Bürgermeister aller Kommunen, einen konkreten Ansprechpartner zu nennen und/oder einen Wegewart ihrer Wahl zu bestimmen, der die Kontrolle und Pflege in ihrer Kommune gegen eine Aufwandsentschädigung übernimmt. Wegewart und Ansprechpartner können auch eine Person sein. Die Aufgabe, der Umfang und auch die Entschädigung müssen klar formuliert sein, eine Vereinbarung darüber unterschrieben werden.

ZIEL

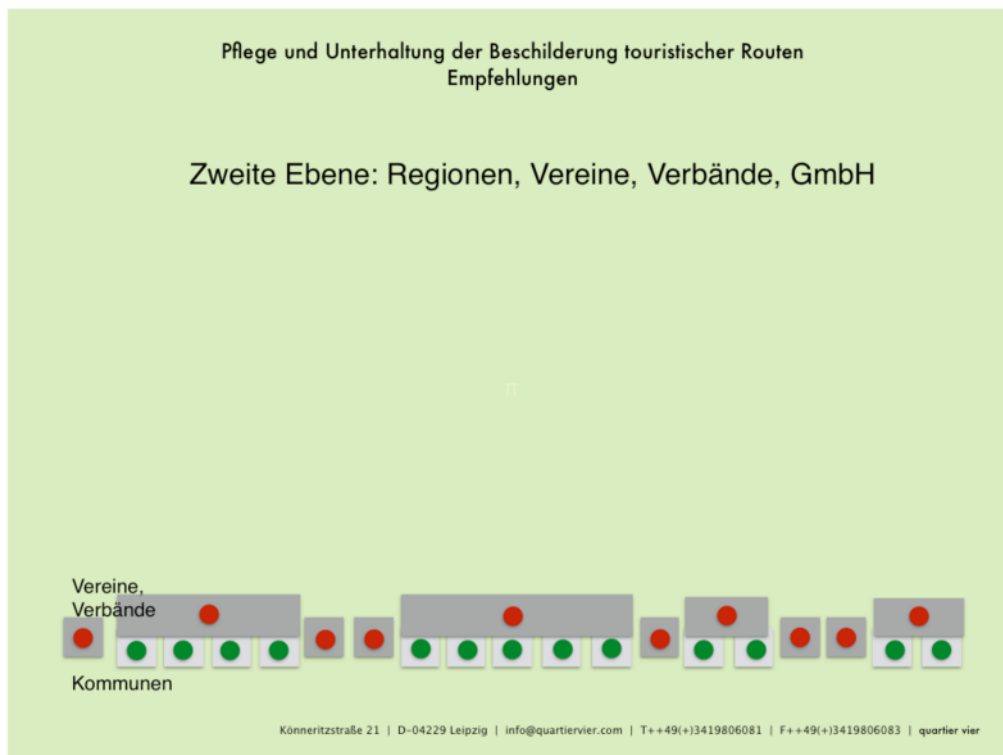
- | | |
|--------------|--|
| Jede Kommune | <ul style="list-style-type: none">- hat einen verbindlichen Ansprechpartner- besitzt einen OrtsWegewart, mit dem eine Vereinbarung über Leistung, Zeitaufwand und Entschädigung unterschrieben vorliegt- verfügt über abrufbare Informationen über all ihre Routen- hat die Kontrolle und Reparatur transparent organisiert |
|--------------|--|

2.2 Lückenlose Organisationsstruktur und enge Verknüpfung mit der ersten Ebene!

Auf der Ebene der Vereine, Verbände und Privatunternehmen zeigte die Analyse teilweise starke, teilweise schwache Träger, Defizite in der Verbindlichkeit und ebenfalls Lücken in der Kontrolle und Reparatur. Auf dieser Ebene wird empfohlen, mehr Übersichtlichkeit, durchgängige Professionalität und Nachhaltigkeit zu schaffen. Das könnte durch eine Übernahme der schwachen Vereine von starken Trägern erreicht werden und die Ernennung der Verantwortlichen zu offiziellen RegioWegewarten.

Beispiel:

- Der Grüne Ring Leipzig übernimmt den Rund-um-Leipzig-Wanderweg, entlastet den Leipziger Wanderer e.V., professionalisiert die Beschilderung gegen eine erhöhte Umlage von den betroffenen Kommunen und ernennt einen RegioWegewart
- Kuhstall e.V. übernimmt zusätzlich den Grimma-Halle-Wanderweg von Otterwisch an bis zur Stadtgrenze Markkleeberg gegen einen Obolus der Gemeinden Otterwisch, Belgershain und Großpösna und ernennt den dafür Verantwortlichen im Verein zum RegioWegewart
-



Schema 7: Empfehlung zweite Ebene: Verknüpfung mit der ersten Ebene, Bildung einer lückenlosen Organisationsstruktur als stabiles Grundgerüst | hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung | dunkelgrau: starke Organisationsstruktur | grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden | roter Punkt: Wegewart vorhanden

Für die Kommunen bedeutet das, dass sie die Kontrolle und Pflege eigenverantwortlich mithilfe eines Ortswegewarts übernehmen oder gegen einen Obulus an einen übergeordneten RegioWegewart abgeben können - aber nicht ihre Verantwortlichkeit. Durch die Zahlung eines Beitrags, Organisation einer Aufwandsentschädigung, Benennung eines verbindlichen Ansprechpartners in der Kommune und enge Zusammenarbeit mit dem RegioWegewart muss dies gewährleistet werden. Zusammen könnte dies ein starkes Grundgerüst für die Wegearbeit in der Region ergeben. Auch hier ist ehrenamtliche Arbeit möglich, die Aufwandsentschädigung der RegioWegewarte muss allerdings zur Chefsache für professionelles Sponsoring erklärt werden.

ZIEL

- Eine übersichtliche Anzahl an offiziell ernannten RegioWegewarten unterstützen einzelne Kommunen in der Kontrolle und Reparatur der Beschilderungen
- Die Organisation kann kommunal, nicht-kommunal oder regional gestaltet sein, aber immer übersichtlich mit verbindlichen Ansprechpartnern
- Kommunen, die Kontrolle und Reparatur als Aufgabe abgeben, geben aber ihre Verantwortung nicht ab und stellen trotzdem einen Ansprechpartner
- Jeder Streckenabschnitt einer Route ist klar einem Orts- oder RegioWegewart zuzuordnen

2.3 Entlastung der KreisWegewarte!

Die Analyse ergab eine Überforderung der beiden KreisWegewarte. Nach den ersten beiden Forderungen sind die zeitaufwändigen Aufgaben der Kontrolle und Reparaturen nun an die Orts- und RegioWegewarte vergeben. Sind die ersten beiden Ebenen gestärkt, ist die dritte Ebene entlastet. Die KreisWegewarte können sich auf die inhaltlichen Aufgaben konzentrieren, auf die Kommunikation, Vernetzung und Abstimmung mit den Behörden. Als neue Leistung kommt die Beratung und Coaching der OrtsWegewarte hinzu.

ZIEL

- Die KreisWegewarte
- sind nicht mehr hauptverantwortlich für die „Wegearbeit“, die Kontrollfahrten und Reparaturen
 - konzentrieren sich auf inhaltliche Aufgaben
 - haben Regio- und OrtsWegewarte als konkrete Ansprechpartner

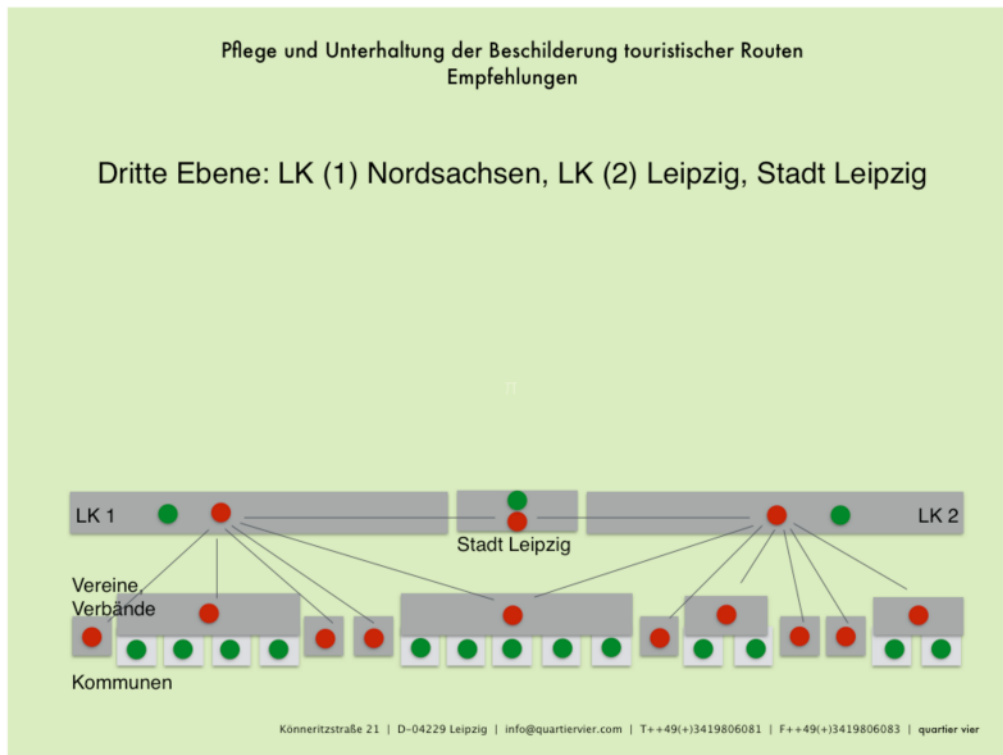
2.4 Ernennung eines StadtWegewarts für die Stadt Leipzig!

Die Analyse zeigte in der Stadt Leipzig keine transparente Organisationsstruktur mit verbindlicher Aufgabenverteilung und Durchführung einer regelmäßigen Kontrolle. Daher wird für die Qualitätssicherung der Beschilderung und für ein professionelles Marketing ein

Ansprechpartner innerhalb der Verwaltung und ein StadtWegewart für die Stadt Leipzig empfohlen. Beim Ansprechpartner sollen alle Informationen für Abstimmungsprozesse zusammenlaufen. Für den StadtWegewart gilt das gleiche Prinzip wie für die Kommunen: Entweder die Stadt Leipzig organisiert die Kontrolle selber oder sie delegiert die Aufgabe gegen ein Entgelt an eine übergeordnete Struktur ohne die Verantwortung abzugeben. Ein professioneller Partner dafür wäre z.B. der Grüne Ring Leipzig. Weiterhin muss das Kataster um alle fehlenden Routen ergänzt werden, auch um die Wanderwege.

ZIEL

- Die Stadt Leipzig
- hat einen verbindlichen Ansprechpartner in der Verwaltung, der für die Qualitätssicherung **aller** touristischen Radrouten (unabhängig von ihrem Verlauf) und auch Wanderwege zuständig ist
 - hat ein Kataster, in das alle touristischen Routen, auch die Wanderwege, eingepflegt und abrufbar sind
 - beschäftigt einen StadtWegewart, der gegen eine Entschädigung die Kontrolle der Beschilderung übernimmt, oder gibt diese Leistung gegen eine Honorierung ab



Schema 8: Empfehlung dritte Ebene: KreisWegewarte werden durch erste und zweite Ebene entlastet, die Stadt Leipzig ernennt einen StadtWegewart I hellgrau: schwache oder keine Organisationsstruktur bzgl. Kontrolle und Reparatur der Beschilderung I dunkelgrau: starke Organisationsstruktur I grüner Punkt: Ansprechpartner vorhanden I roter Punkt: Wegewart vorhanden

2.5 Honorierung und Entschädigung der Orts-, Stadt- und RegioWegewarte!

Für den Posten des Orts-/Stadt-/RegioWegewarts eignen sich rüstiger Rentner, die gerne draußen sind, sich bewegen und handwerkliches Geschick, einen Computer und eine Emailadresse besitzen und die verlässlich sind. Die Aussicht auf professionelles Handeln muss sich abzeichnen. Der Bürgermeister hat die Entscheidungshoheit, wie und in welcher Höhe er den OrtsWegewart entlohnt, honoriert, entschädigt und auch motiviert – entweder mit Geld, Sachspenden oder Aufwandsentschädigung. Das ist wichtig, um die OrtsWegewarte langfristig zu binden. In der Analyse hat sich herausgestellt, dass hier die Möglichkeiten vielfältig und auch die Höhe der Honorierung sehr unterschiedlich ist. Es wird empfohlen, mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und der FreiwilligenAgentur Leipzig in Verbindung zu treten, um über Möglichkeiten einer Aufwandsentschädigung zu sprechen. Eine kostenlose Jahreskarte vom MDV oder ein EhrenamtsPass auch für Wegewarte aus dem Umfeld von Leipzig wäre eine tatsächlich adäquate Entschädigung. Zusätzlich wird empfohlen, die Wegewarte auf der Homepage der Gemeinde, der Stadt, des Landkreises und des Tourismusvereins mit Bild und Namen zu erwähnen, um die wichtige Bedeutung für die Region zu signalisieren.

ZIEL

- Jeder Orts-, Stadt- und RegioWegewart erhält eine adäquate Entschädigung / Honorierung
- Jeder Orts-, Stadt- und RegioWegewart ist auf der Homepage der zuständigen Gemeinde, Stadt oder Region und auf der des Tourismusvereins als wichtiger Akteur erwähnt

2.6 Digitalisierung aller Routen und Professionalisierung des Katasters!

Ein qualitativ hochwertiges Kataster bildet einer der Grundvoraussetzung für eine professionelle, günstige und nachhaltige Wegearbeit. Beide Landkreise arbeiten an der Qualifizierung ihres Katasters, beide bauen auf CARDO auf, jedoch mit unterschiedlichen Systemen, Daten wären jedoch übertragbar. Die Stadt Leipzig besitzt bereits ein professionelles Kataster, das auf CORELL basiert und daher nicht kompatibel mit den Katastern des Umlands ist. Die Pflege des Katasters ist bei allen drei Verwaltungseinheiten bereits organisiert, somit geht es um die Vervollständigung des Katasters mit allen Wegen und Knotenpunkten (einmalige Eingabe) auf Landkreisebene, die lückenlose Unterscheidung in touristische und nicht - touristische Routen und die Herstellung der Kompatibilität aller Kataster innerhalb der drei Verwaltungseinheiten.

Generell liegen alle Wegeverläufe als GPS-Daten vor, jedoch fehlen die Standorte der Schilder und weitere wegewichtigen Informationen. Auch hier ist SachsenNetzRad eine Chance und verbessert die Situation, denn alle Routen innerhalb dieser Marke werden digitalisiert und können in das Kataster eingepflegt werden. Diese Aufgabe kann entweder der Tourismusverband mithilfe von Fördermitteln und Beauftragung von externen

Agenturen übernehmen. Oder die Kommunen füllen detaillierte Datenblätter über ihre Streckenabschnitte aus, deren Inhalte anschließend ins Kataster eingegeben werden müssen. Dies kann wiederum von den Katasterämtern auf Landesebene, z.B. mithilfe von Auszubildenden oder Praktikanten, passieren – wie im Landkreis Vogtlandkreis – oder auch von den KreisWegewarten übernommen werden. Die Einrichtung eines Arbeitsplatzes mit Computer, Internet und Zugangsdaten wäre die Voraussetzung dafür.

ZIEL

- Alle Routen sind in „touristisch“ und „nicht-touristisch“ unterschieden
(Aufgabe: TVLN und TSBuHL¹)
- Alle Routen liegen mit ihren Knotenpunkten digital vor
(Aufgabe: Kommune, Landkreis oder TSBuHL)
- Alle Routen sind in einem professionellen Kataster eingepflegt und werden laufend aktualisiert (Aufgabe: Landratsämter/Stadtverwaltung Leipzig)

¹ TSBuHL: Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heideland e.V.

3. FAZIT: Träger- und Organisationsstruktur für die Kontrolle und Reparatur der Beschilderung an touristischen Routen

Die Empfehlungen führen zu einer Organisationsstruktur, die auf Vorhandenem aufbaut, starke Träger nutzt, schwache Träger ausgleicht und sich nach Best-Practice-Beispielen richtet. Die unter 2.6 recherchierte Aufgabenverteilung führt zu einer Trägerstruktur auf Ebene der Landkreise und der Stadt Leipzig.

Die Trägerstruktur basiert auf der Ebene der beiden Landkreise und der Stadt Leipzig. Die Organisation für die Kontrolle und Reparatur wird durch eine dichte Vernetzung von hierarchisch strukturierten Orts-, Stadt-, Regio- und KreisWegewarten mit verbindlichen Aufgaben, Honorierung oder äquivalenter Aufwandsentschädigung als starkes Gerüst gewährleistet.

Das ergibt folgendes Modell:



TVSBuHl = Tourismusverband Sächsisches Burgen- und HeideLand e.V.

Der Tourismusverband ist der Wächter der Infrastruktur und verantwortlich für die Qualitätssicherung. Er kann z.B. Fördermittel für die umfassende Digitalisierung mit Knotenpunkten als eine der wichtigsten Grundlagen einer effizienten Wegearbeit beantragen. Die Landkreise und die Stadt Leipzig sind für die Katasterarbeit und für die übergeordnete, inhaltliche Wegearbeit zuständig, sie stellen und finanzieren den Kreis- und Stadtwegewart. Das Grundgerüst für die praktische Wegearbeit, die Kontrolle und Reparatur, bilden die regionale und kommunale Ebene, die eng miteinander verknüpft sind. Sie stellen auch die Regio- und OrtsWegewarte und sorgen für eine adäquate Entschädigung.

Der generelle Finanzierungsaufwand der laufenden Pflege und Unterhaltung der Beschilderung ist wie in der Analyse dargestellt von vielen Faktoren abhängig und hat einen Durchschnittswert von 55,00 € pro Kilometer ergeben. Die Berechnung für die empfohlene Trägerstruktur auf Landkreis- und Stadtebene ergibt somit einen erhöhten² Finanzierungsbedarf für Personal und Material für den Landkreis Leipzig mit zurzeit 400 km touristische Routen in Höhe von 6.000,00 € und für den Landkreis Nordsachsen, zurzeit 1100 km touristische Routen, in Höhe von 17.000,00 €. Für die Stadt Leipzig liegen keine Zahlen als Bemessungsgrundlage vor. Zusätzlich zur Notwendigkeit der Erhöhung des Jahresbudgets hat die Analyse einige Möglichkeit zur Kostenreduzierung ergeben.

ZIEL

Erhöhung des Jahresbudgets	- im Landkreis Leipzig um 6.000,00 € - im Landkreis Nordsachsen um 17.000,00 €
Reduzierung der laufenden Kosten durch	- professionelles Kataster - klare Organisationsstruktur - Bündelung von Routen und Sparsamkeit bei Schildern - Akquise von Sponsoren für Orts-, Stadt- und RegioWegewarte

² Der aktuelle Finanzierungsbedarf wird nach Absprache hier nicht veröffentlicht, liegt aber dem Auftraggeber dieser Studie vor.

Zusammenfassung

Die Analyse der Region ergab, dass die Kontrolle und Reparatur an touristischen Routen durchaus Mängel aufweist. Das größte Defizit wird im fehlenden Bewusstsein und verbindlicher Verantwortlichkeit auf kommunaler Ebene, die größte Herausforderung in der regelmäßigen Kontrolle angesehen.

Die Regionen, die bezüglich Kontrolle und Reparatur von Schildern ein effizientes Qualitätsmanagement aufweisen, vergeben entweder auf Landkreisebene diese Aufgaben an externe Agenturen, die ihre Ergebnisse an verbindliche Ansprechpartner in jeder Kommune weiterleiten. Oder die Regionen haben ein dichtes OrtsWegewartssystem aufgebaut, bzw. erfolgreich die einzelnen Kommunen aktiviert, die Aufgaben verbindlich zu übernehmen. Alle beiden Varianten zeigen sich als kostengünstig, erfolgreich und auf den Südraum Leipzig übertragbar.

Die Trägerstruktur wird auf Ebene der beiden Landkreise und der Stadt Leipzig empfohlen, da dies einer effizienten Aufgabenverteilung entspricht. Die neue Organisationsstruktur basiert auf vorhandenen Stärken und richtet sich nach recherchierten Vorbildern. Es wird der Aufbau eines dichten Netzes an Orts-, Regio- und StadtWegewarten empfohlen, das die beiden KreisWegewarte entlastet und das starke Grundgerüst der Qualitätssicherung bildet. In jeder Kommune und auch in der Stadt Leipzig müssen zusätzlich verbindliche Ansprechpartner bestimmt werden. Das Finanzierungsmodell weist eine Erhöhung des jährlichen Budgets und vor allem die Empfehlung auf, eine äquivalente Aufwandsentschädigung für die Wegewarte zu akquirieren.