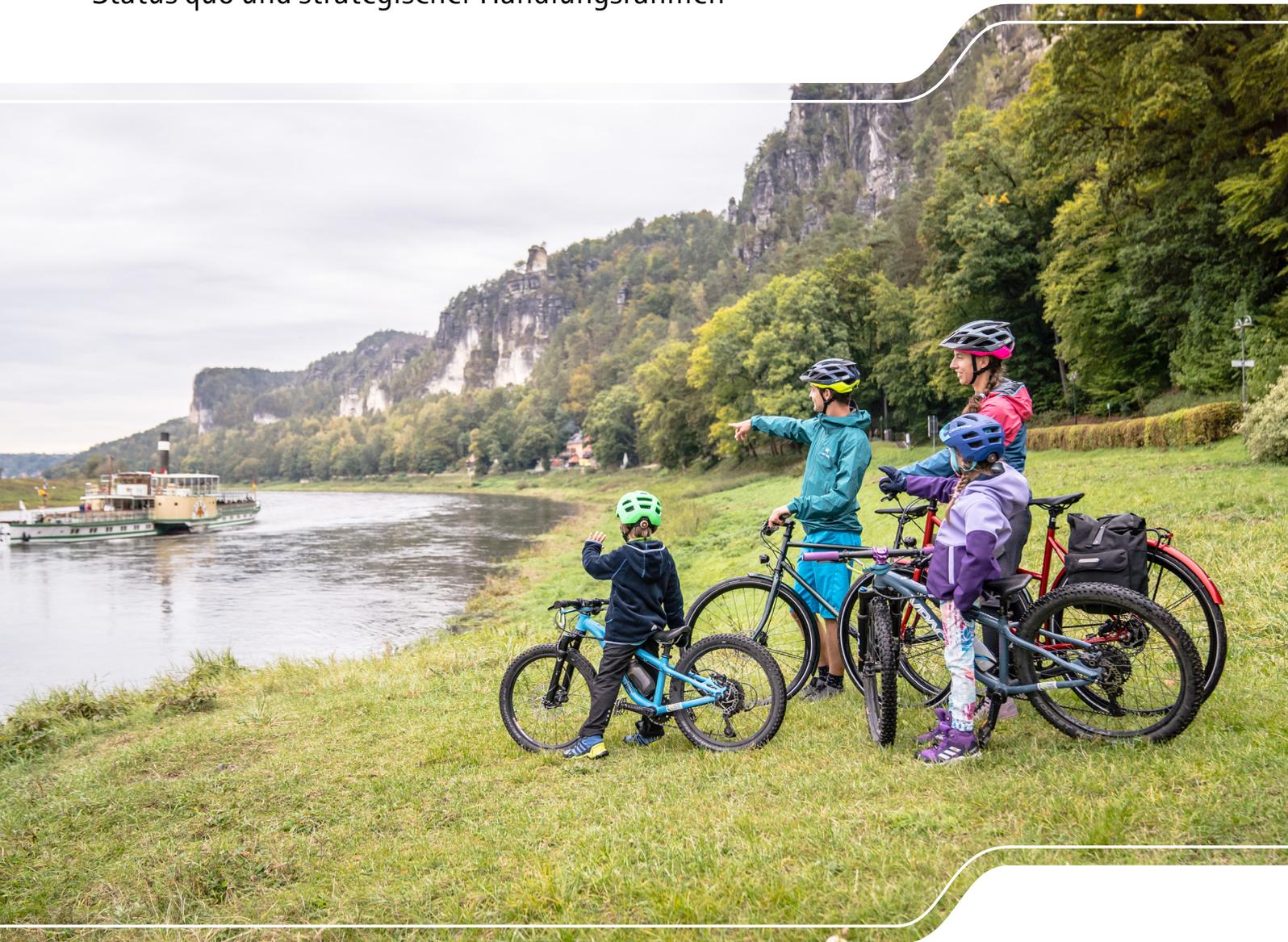




Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen

Status quo und strategischer Handlungsrahmen





Grußwort

Herrliche Natur, idyllische Orte, jede Menge Sehenswürdigkeiten – wer als Radtourist nach Sachsen kommt, wird positiv überrascht. Zu diesem vielversprechenden Ergebnis kommt die vorliegende Studie zum Sächsischen Radtourismus. Über qualitativ hochwertige Angebote für Radtouristen verfügt der Freistaat somit bereits. Die Bekanntheit über die Landesgrenzen hinaus lässt sich allerdings noch deutlich steigern.

Der Fahrradtourismus stellt einen wichtigen Baustein in unserer Strategie des nachhaltigen Ganzjahrestourismus dar: Wir wollen Sachsen zu einer Urlaubsregion weiterentwickeln, die das ganze Jahr vielfältige und attraktive Urlaubsangebote zu bieten hat. Mit der vorliegenden Studie bezwecken wir eine detaillierte Bestandsaufnahme des Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen, um datenbasierte Entscheidungen für dessen Weiterentwicklung zu treffen. Unser Ziel: Indem wir die Qualität und die Wettbewerbsfähigkeit im Fahrradtourismus steigern, wollen wir Sachsen noch stärker als Fahrradtourismus-Destination positionieren.

Dabei können wir an bereits Bestehendes anknüpfen. Gestartet sind wir mit der schwerpunktmäßigen Entwicklung des Mountainbike-Tourismus – die Fachplanung Mountainbike-Tourismus Sachsen stellt für uns seit jeher die Grundlage dar – und dem Ziel zu einer der führenden grenzübergreifenden Mountainbike-Destinationen zu werden. Dieses Ziel behalten wir bei und wollen den Mountainbike-Tourismus als progressiven Imageträger und Vorreiter für den gesamten Fahrradtourismus in Sachsen nutzen.

Darüber hinaus haben wir 2024 mit dem Masterplan Tourismus Sachsen einen soliden strategischen Rahmen für die touristische Entwicklung des Freistaats für die nächsten Jahre definiert. Dabei im Fokus: der Ganzjahrestourismus. Mit ansprechenden Fahrraderlebnissen in Verbindung mit unseren bereits bestehenden Angeboten in Kultur, Kulinarik, Natur und Stadt können wir potentielle Gäste von einem Urlaub in Sachsen überzeugen – und zwar das ganze Jahr über. Die Studie zeigt: Insbesondere die vielfältige attraktive Landschaft in Sachsen begeistert die Gäste. Das zeigt sich im bundesweiten Vergleich auch in einer überdurchschnittlichen Bewertung der Zufriedenheit. Lassen Sie uns daran anknüpfen!

Wie genau, das zeigt uns die Studie Fahrradtourismus auf. Ob Produktportfolio, Tourismusmarketing oder Rahmenbedingungen – die Studie gibt uns hier einen strategischen Rahmen und konkrete Handlungsempfehlungen für die Inwertsetzung des Fahrradtourismus in Sachsen vor. Das geht jedoch nicht ohne Partner aus den Destinationen, der Tourismuswirtschaft, Verwaltung, Politik, Radindustrie, dem Naturschutz und Forst sowie der Rad- und Mountainbike-Szene. Sie alle brauchen wir, um einen signifikanten Radschlag nach vorn zu machen.

Und zwar nicht nur für die touristische Entwicklung Sachsens. Nutzen wir gemeinsam Synergien aus dem Fahrradtourismus für die Stärkung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrssicherheit, den Natur- und Waldschutz, die Entwicklung des ländlichen Raums und des Wirtschaftsstandorts Sachsen sowie der Gesundheitsförderung.

Gemeinsam können wir einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus in Sachsen voranbringen, der nachhaltig mit der Natur im Einklang steht!

Ihre



Barbara Klepsch
Sächsische Staatsministerin für Kultur und Tourismus





Inhalt

Grußwort	3
Sprint: Der Fahrradtourismus im Freistaat in aller Kürze	6
Ausgangslage: Wo der Fahrradtourismus steht (und wo die Reise hingeht)	8
Hintergründe und Grundlagen(wissen) zum Fahrradtourismus	9
Ein starkes Pfund für den Fahrradtourismus – was sich im Freistaat schon tut	11
Radtourismus in Sachsen: Ergebnisse der Untersuchung 2024	13
Methodik	13
Radverkehrsaufkommen	15
Zielgruppen, Struktur, Reiseverhalten und Qualitätswahrnehmung	21
Wirtschaftsfaktor Radtourismus in Sachsen	27
Zukunftsmusik: Wo Rad- und Biketourismus hinsteuern	32
Strategische Impulse und Empfehlungen	35
Handlungsmaxime Radtourismus	35
Handlungsmaxime Biketourismus	35
Grundsätze für die Entwicklung des Rad- und Biketourismus	36
Ziele und Aufgaben für die Entwicklung des Radtourismus in Sachsen	38
Handlungsfeld 1: Produktportfolio	39
Handlungsfeld 2: Tourismusmarketing	42
Handlungsfeld 3: Strukturen und Kompetenzen	44
»Hochschalten. Jetzt.«: für die Rad- und Bikegäste im Freistaat	46
Abkürzungen	48
Anhang	49
Wichtige Strategien, Konzepte und Arbeitshilfen im Kontext des Fahrradtourismus	50
Maßnahmen in den Handlungsfeldern 1–3	52
Datenblätter der Zählungen	61
Impressum	79

Sprint: Der Fahrradtourismus im Freistaat in aller Kürze



Der Fahrradtourismus hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der dynamischsten Segmente des Aktiv- und Naturtourismus entwickelt. Kaum eine andere Urlaubsform verbindet so unmittelbar Bewegung, Natur- und Landschaftserlebnis mit regionaler Wertschöpfung. Genau an dieser Schnittstelle setzt der Freistaat Sachsen an: Mit der vorliegenden Studie liegt erstmals ein umfassendes, datenbasiertes Bild des klassischen Radtourismus im Freistaat vor. Sie ergänzt die »Fachplanung Mountainbike-Tourismus«.

Die Untersuchung kombiniert drei Perspektiven – den Status quo, das Marktpotenzial und den Handlungsrahmen bis 2035. Unter der Überschrift „Hochschalten.jetzt“ wurden 2024 über 1,9 Millionen Fahrten allein an den Messstandorten gezählt, weit über 2.000 Radgäste befragt. Ergänzende Sekundärdaten und Analysen ergeben ein aussagekräftiges Bild der Nutzung, Nachfrage und wirtschaftlichen Effekte.

Es zeigt sich: Sachsen muss nicht alles neu erfinden. Vieles ist da – aber zu wenig sichtbar. Die Leuchttürme überzeugen, der wirtschaftliche Hebel ist beachtlich, die Gästeresonanz positiv. Jetzt gilt es, gezielt zu investieren, Kooperationen und Strukturen zu stärken und die Qualität auszubauen.

Deutlich wird: Das Marktpotenzial ist groß – und in weiten Teilen noch unerschlossen. Hier hat der Freistaat mit seinen grundsätzlichen Stärken – großartige Kulturangebote, Schlösser und Burgen, intakte Landschaften, eine außergewöhnliche räumliche Nähe – sehr gute Chancen zur Differenzierung. Dies gilt vor allem dann, wenn der Fahrradtourismus als integraler Teil des Ganzjahrestourismus mit dem Kultur-, Aktiv- und Städtetourismus verknüpft wird.

Der Mountainbiketourismus hat es vorgemacht: In den letzten 15 Jahren wurde ein deutschlandweit herausragendes Angebot geschaffen, das das Image des »Kulturreislands Nummer 1« auf eine moderne und attraktive Art ergänzt.

Die Botschaft ist seit vielen Jahren eindeutig: Sachsen verfügt über hervorragende Voraussetzungen, um sich als ein führendes Mountainbikeland zu positionieren. Diesen Schwung und die vorhandenen Kompetenzen lassen sich auf den Radtourismus übertragen. Im Rahmen einer Best-of-Strategie soll die vorhandene Qualität sichtbarer, sollen die Erlebnisräume gestärkt, soll das fahrradtouristische Angebot insgesamt ausgebaut werden. Ziel ist ein wirtschaftlich wirksamer Fahrradtourismus, der das Reiseland Sachsen ergänzt und die Regionen aktiviert.

Zentrale Ziele einer smarten und resilienten Weiterentwicklung bis 2035 sind:

- » Konzentration auf Top- und Standortangebote mit Übernachtungspotenzial
- » Ausbau des Mountainbiketourismus als Imagerträger und Motor der Angebotsentwicklung
- » Stärkung der Strukturen und Verbesserung der Rahmenbedingungen

Klar ist: Wer heute gute Fahrraderlebnisse schafft, investiert nicht nur in die Zufriedenheit der Gäste – sondern stärkt auch die Lebensqualität der Einheimischen, das Profil der Destinationen und die Wettbewerbsfähigkeit Sachsens als Aktiv- und Kulturland. Nun gilt es, gemeinsam den nächsten Gang einzulegen: **Hochschalten. Jetzt.**

Ausgangslage: Wo der Fahrradtourismus steht (und wo die Reise hingeht)

Ob im Alltag oder auf Reisen: Das Fahrradfahren boomt. Drei Viertel der deutschen Bevölkerung zwischen 14 und 69 Jahren fahren in ihrer Freizeit Fahrrad. Was für ein Marktpotenzial!

Das allerdings gleich vorweg: Viele Menschen neigen noch nicht zum Radurlaub im engeren Sinn. Die Mehrheit nutzt das Fahrrad als Tagesausflug von zuhause, auf Kurzreisen, z. B. für verlängerte Wochenenden oder als Aktivität im Urlaub. Das Marktpotenzial ist also nicht nur grundsätzlich groß, sondern auch in Teilen unerschlossen.

Nichtsdestotrotz oder gerade deshalb: Viele Destinationen, Bundesländer und Staaten haben das Potenzial des Fahrradtourismus für sich entdeckt. Sie entwickeln ihr Angebot sowohl aus tourismuswirtschaftlicher Sicht als auch zur Verbesserung der Lebensqualität für ihre Bevölkerung. Die Förderung des Radverkehrs und des Radtourismus gehen häufig Hand in Hand.

Was bedeutet dieses Umfeld für den Freistaat?

- » Wo findet Sachsen künftig seinen Platz im Fahrradtourismus?
- » Wie kann der Fahrradtourismus bei der Wandlung zum Ganzjahrestourismus helfen?
- » Wie können die Stadt-Land-Beziehungen und die regionale Wertschöpfung gestärkt werden?
- » Auf welche Zielgruppen sollte sich der Freistaat radtouristisch konzentrieren?
- » Welche Synergien bestehen zwischen Aktiv-, Städte- und Kulturtourismus, die für die Entwicklung des Fahrradtourismus genutzt werden können?

Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt der Erarbeitung der vorliegenden Studie »Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen« – eine Untersuchung, die sich viele im Land schon lange gewünscht haben.

Eine gut ausgebaute und gepflegte Radverkehrsinfrastruktur wird dabei als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung des Fahrradtourismus in Sachsen betrachtet.



Hintergründe und Grundlagen(wissen) zum Fahrradtourismus

»Rad« und »Bike« – was ist gemeint?

Das Fahrradfahren kennt viele Spielarten. Unterschiedliche Fahrradmodelle sind für bestimmte primäre Einsatzzwecke vorgesehen. Häufig verrät ihn der Name der Modellgruppe direkt, so z. B. beim Lastenrad, Rennrad oder Stadtrad. Nicht selten haben die Modellgruppen ihren ursprünglich englischen Namen behalten. Das Mountain- und Gravelbike sind dafür gute Beispiele. Beim Trekkingrad werden die beiden Sprachen sogar gemischt.

Dabei lässt sich eine Tendenz feststellen: Der Name klassischer Modellgruppen endet wie beim Stadt- und Rennrad i. d. R. auf »Rad«. Sie haben ihren primären Einsatz meistens auf asphaltierten Untergründen. Jüngere Modellgruppen, häufig solche die eher auf wassergebundenen Decken, grobem Untergrund, Naturwegen und Pfaden eingesetzt werden, tragen oft ein »Bike« im Namen.

Daran orientiert sich die Differenzierung der Begriffe in dieser Studie.

- » Der **Radtourismus** umfasst den eher klassischen Tourismus mit dem Fahrrad – d. h. auf Asphaltwegen und Strecken mit wassergebundener Decke¹. Das Trekkingrad markiert hier die Grenze. Es war viele Jahre das Fahrrad, das Gäste am besten über Land, z. B. entlang von Flussradwegen vielfach mit Packtaschen, transportiert hat.
- » Der **Biketourismus** beschreibt das bevorzugte Fahren abseits geteilter Straßen und Wege. Vor allem Ausflüge und Reisen mit dem Mountain- und Gravelbike gehören in diese Kategorie.

Sind der Rad- und der Biketourismus gemeinsam gemeint, dann ist vom **Fahrradtourismus** die Rede.

Fahrzeuge und Flotte: Die Zukunft ist elektr(on)isch

Auch wenn die letzten Jahre im Nachhall der COVID19-Pandemie für die Fahrradhersteller herausfordernd waren, darf dies nicht über den langjährigen Trend hinweg täuschen: Gut vier Millionen Fahrräder werden in Deutschland jedes Jahr verkauft.²

Seit vielen Jahren vereinen Trekkingräder das höchste Kaufinteresse. Sie machen 2024 etwa ein Drittel des Absatzes aus. Es folgen mit fast 23 Prozent die Mountainbikes sowie die City-/Urbanräder (gut 17 Prozent).

Seit 2023 ist mehr als die Hälfte der verkauften Fahrräder mit einem Motor ausgestattet. Im Jahr 2024 machten Pedelecs (umgangssprachlich »E-Bikes«), also Fahrräder, bei denen die Tretkraft elektrisch unterstützt wird, 53 Prozent des Absatzes aus.

In einzelnen Modellgruppen ist dieser Anteil noch deutlich höher. So sind unter den Mountainbikes schon 93 Prozent mit Motor, nur noch 7 Prozent rein muskelgetrieben. Unter den Cityrädern sind es 56 Prozent mit und 44 Prozent ohne Motor. Auch bei den

Lastenrädern dominieren motorisierte Varianten. Hier waren 2024 knapp 82 Prozent der verkauften Modelle motorisiert.

Sowohl Rennräder als auch Gravelbikes werden im Wesentlichen noch unmotorisiert verkauft (9 bzw. 13 Prozent). Es scheint aber nur eine Frage der Zeit bis die elektrischen Komponenten so wenig Gewicht auf die Waage bringen, dass sie sich auch in diesen beiden Modellgruppen in der Breite durchsetzen.

Doch der Antrieb war nur der komfortable Anfang. In Zukunft werden Schaltung, Dämpfer, Bremsen und nicht zuletzt die Navigation über Bordcomputer oder Display elektrisch unterstützt bzw. elektronisch werden. Das bedeutet mehr Komfort, mehr Geländegängigkeit, höhere Reichweiten und eine von der Beschilderung unabhängige Routenfindung.

Die Fahrräder werden ausgereifter, wartungsärmer und robuster – und wieder leichter. Das macht sie im Alltag und für die Freizeit attraktiver.

Ausgehend von einer durchschnittlichen Nutzungszeit von Fahrrädern von ca. acht Jahren, ist absehbar, dass bald 80 Prozent der verkauften und regelmäßig eingesetzten Räder in der einen oder anderen Form motorisiert sein werden. Ergo sollten alle Entwicklungen und Initiativen im sächsischen Fahrradtourismus die Veränderung der Fahrzeuge bereits heute berücksichtigen.

Darauf aufbauend ist die permanente Marktbeobachtung ein Schlüssel für die erfolgreiche Gestaltung des Fahrradtourismus in Sachsen, denn die Fahrzeuge unterliegen einer beständigen Weiterentwicklung. Die Verschiebungen zwischen den Segmenten des Mountainbikes oder auch der rasante Erfolg der Gravelbikes über die letzten gut zehn Jahre sind dafür eindrucksvolle Beispiele.

Markt und Zielgruppen: Die Nachfrage ist differenziert

Die Zeichen stehen gut: Drei von vier Deutschen zwischen 14 und 69 Jahren (44,1 Millionen) fahren in ihrer Freizeit Fahrrad. Mehr als jeder Fünfte (13,1 Millionen) ist täglich oder mehrmals wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs, 26 Prozent sind es mehrmals monatlich (15,5 Millionen).³

Dabei hat sich die Nutzung der Fahrräder und Bikes in den letzten 25 Jahren extrem verändert. Sowohl die Einführung der E-Bikes als auch insgesamt robustere Komponenten machen die Fahrräder angenehmer und fehlerverzeihender zu fahren.

Das Ergebnis: Die Gäste trauen sich mehr zu. Entfernungen spielen weniger eine Rolle, Ziele rücken enger zusammen. Klassische Flussradweggäste zieht es auch in die umliegenden Landschaften. Trekking- und Tourenradgäste nehmen nicht nur Asphalt, sondern auch Naturwege in den Mittelgebirgen und Alpen mit.

¹ unbefestigter Belag aus Brechsand, Splitt und Schotter

² Die Marktdaten in diesem Kapitel erhebt der ZIV jährlich (vgl. ZIV 2025).

³ Vgl. SINUS Fahrrad-Monitor (2023)

Mountainbikegäste suchen in viel größerem Umfang Fahrfreude auf Trails und Pfaden. Die Gravelbikerinnen und -biker erobern mit Forst- und Naturwegen das angestammte Areal der Touren- und Marathon-Mountainbiker. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen.

Die digitale Transformation führt auch im Radtourismus zu höheren Ansprüchen: Informationen und Angebote sollen hochaktuell und passgenau sein. Die Bewertungsplattformen und Outdoor-Apps machen den Markt immer transparenter und die Routenfindung auch »in der Fremde« kinderleicht – nicht immer zur Freude der Einheimischen und Tourismusverantwortlichen.

Diese Entwicklung ist nicht umzukehren. Daraus resultieren neue Aufgaben für das Daten-, Aktivitäts- und Qualitätsmanagement. Kurzum: Die Erlebnis- und Angebotsqualität wird – was auch immer sie für die jeweilige Nutzungsgruppe bedeutet – in einer hochdigitalisierten Welt neben der räumlichen Ausstattung zum prägenden Differenzierungsmerkmal. Gute Angebote werden damit auch der entscheidende Hebel für die »Besucherlenkung«⁴.

Reiseverhalten: Für aktive Menschen gehört das Fahrrad dazu – und bringt viel für die einheimische Wirtschaft

23,3 Millionen Deutsche zwischen 14 und 74 Jahren haben ein (sehr) großes Interesse am Fahrradfahren im Urlaub (also bei Reisen mit Übernachtung).⁵ Dieser Markt ist gegenüber dem potenziellen Zielmarkt von 44,1 Millionen freizeitleichen Radfahrern und Radfahrerinnen nach wie vor beachtlich, aber signifikant kleiner.⁶

Ganz ähnlich sieht es im Hinblick auf die Tagesgäste aus: 19,7 Millionen Menschen zwischen 14 und 69 Jahren haben 2022 oder 2023 mindestens eine halbtägige Fahrradtour unternommen.

Geografisch zeigt sich im Fahrradtourismus seit jeher eine enge Verknüpfung zur Regionalentwicklung und Lebensqualität für die einheimische Bevölkerung. So bevorzugen 74 Prozent die »nähere Wohnumgebung«. Knapp die Hälfte (47 %) interessiert sich für andere Regionen in Deutschland.

Auch zwischen den Sinus-Milieus besteht sowohl im Alltag wie auch auf Reisen eine signifikant unterschiedliche Affinität zum Fahrrad. Dabei ist das Interesse an Radübernachtungsreisen im Expativem sowie im Konsum-Hedonistischen Milieu am höchsten (23 bzw. 26 %). Knapp jede/r Fünfte aus dem Konservativ-Gehobenen, Postmateriellen, Performer- und Neo-Ökologischen Milieu ist an einer solchen Reise interessiert.

Knapp 90 Prozent der Reisen mit der Aktivität Radfahren finden im Sommerhalbjahr, nur gut 10 Prozent in der kühlen Jahreszeit statt.⁷

Neben dem Radfahren gehören der Aufenthalt in der Natur, der Besuch kultureller und historischer Sehenswürdigkeiten sowie der

Genuss typischer Speisen und Getränke zu den beliebtesten Urlaubsaktivitäten vor Ort.

Aus sächsischer Sicht besonders interessant: Für Radausflugsgäste stechen der Besuch von »Parks und Gärten«, »Natur- und Nationalparks«, »Burgen, Schlössern, Kirchen und Denkmälern« sowie von »Thermen, Gesundheits- und Wellnesseinrichtungen« im Vergleich zu allen Tagesgästen als besonders relevant hervor.⁸

Das fahrradtouristische Angebot: Es wächst und reift seit Jahren

Wurden im Jahr 2005 etwa 40.000 Kilometer Strecke und 52 Radfernwege in Deutschland in der Broschüre »Deutschland per Rad entdecken« von DZT und ADFC beworben, so sind es 2025 schon 320 Radfernwege, etwa 100.000 Kilometer Strecke sowie eine Vielzahl regionaler Themenrouten.

Aufgrund ihrer Langjährigkeit ermöglicht die Broschüre einen Langzeitvergleich. Sie steht aber mitnichten für das gesamte Angebot in Deutschland. Im Gegenteil: Die letzten 20 Jahre wurden von den Touristikern landauf, landab intensiv genutzt, um neue Routen, Streckennetze und ganze Radregionen zu konzipieren und ihr Angebot deutlich zu differenzieren – z. B. für Rennradgäste oder die verschiedenen Segmente im Mountainbiken.

Diese Entwicklung macht vor der Bundesgrenze nicht halt. In ganz Europa arbeiten Reiseregionen konzentriert am Ausbau ihrer radtouristischen Infrastruktur und des darauf aufbauenden Angebots. Häufig ist die Motivation eine Kombination aus der Aufwertung des Lebensumfeldes für die einheimische Bevölkerung, dem Ziel eines nachhaltigeren und gesundheitsförderlichen Mobilitätsverhalten sowie der Wunsch nach den tourismuswirtschaftlichen Effekten.

Viele bisher stark vom Wintertourismus geprägte Regionen setzen neben dem Wandern auf den Rad- und Biketourismus im Rahmen eines klimatisch bedingten Strukturwandels. In Ost-, Süd- und Südwesteuropa tragen die NextGenerationEU-Mittel stark zum Ausbau des Radverkehrs und der Stärkung des Fahrradtourismus bei.⁹

Dies mündet häufig in nationale Entwicklungsstrategien für den Fahrradtourismus, z. B. in Österreich, Frankreich, Ungarn oder Dänemark, die dann für die regionale und kommunale Ebene verfeinert und adaptiert werden.

Wo auch immer mit Kraft an der radtouristischen Angebotsqualität gearbeitet wird: Hier werden neue Standards gesetzt, die auch die Erwartungen der Gäste an das Angebot im Inland prägen. Das betrifft die gesamte touristische Servicekette und viele langjährige Stolpersteine: Sei es die Fahrradmitnahme im ÖPNV¹⁰, die Qualität

⁴ Sie ist eine Teildisziplin des ganzheitlich ausgerichteten Besucher- bzw. Aktivitätsmanagements. Die weiteren Bereiche sind die Besucherinformation, die Angebotsentwicklung, das Monitoring und die Prognose.

⁵ Vgl. Destination Brand 23 (inspektour 2023)

⁶ Vgl. hier und in Folge SINUS Fahrrad-Monitor (2023)

⁷ Vgl. GfK DestinationMonitor Deutschland 2020-2022

⁸ Vgl. dwif Tagesreisenmonitor 2024

⁹ Vgl. ECF 2023

¹⁰ Tirol stattet beispielsweise derzeit fast alle Busse mit Fahrradträgern aus.

von Wegen oder Wegweisung, das digitale Erlebnis oder das Angebot der Betriebe.

Das Angebot in Sachsen: Leuchttürme ziehen Gäste an

Während Sachsen im Mountainbiketourismus gegenüber vielen anderen Bundesländern einen Vorsprung von ca. fünf bis zehn Jahren hat, ist dies beim klassischen Radtourismus nicht der Fall.

Mit 11 Prozent liegt Sachsen im unteren Mittelfeld der deutschen Bundesländer, wenn es um das Besuchsinteresse von Fahrradgästen allgemein geht.¹¹ Anders als im Mountainbiken wird der Freistaat bisher nur im geringen Umfang als kompetent für klassische Fahrradgäste eingeschätzt.

Zum Vergleich¹²: Sachsen ist 45 Prozent der Mountainbiker und Mountainbikerinnen als Destination bekannt. Fast 26 Prozent sind an einer Bikereise nach Sachsen interessiert. Mit dem Erzgebirge liegt sogar eine sächsische Region unter Deutschlands Top 10.

In beiden Fällen – sowohl beim Fahrrad- als auch beim Biketourismus – stehen im Freistaat momentan die Leuchtturmangebote hervor. Mit dem Elberadweg, der Mittelland-Route und dem Oder-Neiße-Radweg verfügt Sachsen über drei D-Routen¹³. Der Elsteradweg, die Meißner 8, Zschopautalradweg, der Mulderadweg, die Neuseenland-Radrouten oder der Chemnitztalradweg haben eine hohe Bedeutung in den jeweiligen Destinationen. Die Blockline, der Stoneman Miriquidi, das TrailCenter Rabenberg und die Bikewelt Schöneck lassen die Augen von Bikegästen glänzen.

Ein starkes Pfund für den Fahrradtourismus – was sich im Freistaat schon tut

Der Rad- und Biketourismus profitiert von der ganzheitlichen Arbeit im Freistaat. Den Rahmen setzen:

- » Der »Masterplan Tourismus Sachsen« beschreibt Sachsens Weg bis 2030 im Tourismus mit einem besonderen Fokus auf den Ganzjahrestourismus.
- » Auf Basis der »Fachplanung Mountainbike-Tourismus« soll Sachsen eine der

führenden grenzübergreifenden Mountainbike-Destinationen werden.

- » Mit der »Radverkehrskonzeption Sachsen« setzt der Freistaat den Rahmen für die Entwicklung des Radverkehrs.
- » In den sächsischen Destinationsstrategien nehmen der Rad- und Biketourismus einen durchweg hohen, aber

unterschiedlich ausgeprägten Stellenwert ein.

Zusätzlich unterstützen Strategien, Konzepte, Grundlagenpapiere und Arbeitshilfen z. B. zur Digitalisierung, zur Nachhaltigkeit oder zum Aktivitätsmanagement die Entwicklung.

Touristische Grundlagen	Digitale Transformation	Nachhaltiger Tourismus	Besucher-/Aktivitätslenkung	Infrastruktur
Masterplan Tourismus Sachsen	Leitfaden zu digitalen Werkzeugen für touristische Akteure (LTV)	Praxisleitfaden »Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus« (DTV)	Arbeitshilfen Mountainbike-Tourismus (SNMTB)	Radverkehrskonzeption Sachsen
Fachplanung Mountainbike-Tourismus	Mehrwertekompass I: Digitalisierung (LTV)	Praxisleitfaden »Nachhaltigkeit im sächsischen Tourismus« (TMGS)	NAT:KIT: Besuchermanagement von Radfahrern in Schutzgebieten	Gemeinsame Grundsätze zw. SMWA u. SMUL zur Führung v. Radrouten im Wald
Sächsische Destinationsstrategien	Mehrwertekompass II: Digitale Werkzeuge für touristische Betriebe (LTV)	Nachhaltigkeitsstrategien der sächsischen Destinationen	Handlungsleitfaden »Besucherlenkung in touristischen Destinationen« (DTV)	Leitfaden Fahrradstraßen 2024 (SMWA und Wegebund)
Strategische Marketingplanung (TMGS)	SaTourN: Modernes Datenmanagement für den sächsischen Tourismus (TMGS)	Checkliste »Nachhaltige Betriebsführung im Tourismus« (LTV)	Route 3.0: Qualitätskriterien für digitale Touren (DTV)	Radverkehrskonzepte der Kommunen/Landkreise

¹¹ Vgl. SINUS Fahrrad-Monitor (2023)

¹² Vgl. Mountainbike-Monitor 2022

¹³ Die D-Routen sind Teil des Radnetz Deutschland, das alle Regionen Deutschlands verbindet. Bund und Länder engagieren sich hier gemeinsam für übergreifende Standards und ein hohes Qualitätsniveau im Fahrradtourismus.



Radtourismus in Sachsen: Ergebnisse der Untersuchung 2024

Methodik

Radverkehrsaufkommen

Zur Feststellung des Status quo stellte die umfassende Zählung von Radfahrern und Radfahrerinnen einen Schwerpunkt dieser radtouristischen Untersuchung dar. Durch diese wurden die Volumina der Radfahrenden auf verschiedenen Radwegen im Freistaat erhoben. Darüber hinaus war insbesondere die zeitliche Verteilung der Nutzung von großem Interesse.¹⁴

Für die Messung kamen verschiedene Typen von Zählgeräten zum Einsatz. Dadurch sollten unterschiedliche Fragestellungen beantwortet werden.

- » **Stationäre Zähler:** An fünf Standorten, verteilt über die Großregionen, wurde die Radnutzung über die Hauptsaison hinweg gemessen. Die Geräte waren zwischen Juni und Oktober 2024 durchgängig an ihren Standorten in Betrieb. Sie erfassten sämtliche passierende Radfahrende mit Zeitstempel und Bewegungsrichtung.
- » **Mobile Zähler:** An 17 weiteren Standorten kam rotierende Zähltechnik ebenso im Zeitraum von Juni bis Oktober zum Einsatz. Zusammen mit den stationären Messungen und weiteren Daten aus anderen Radverkehrsuntersuchungen konnte für jeden Standort ein Profil erstellt und ein kompletter Saisonverlauf errechnet werden.
- » **Kompaktzähler:** An zehn Standorten wurde zusätzlich die konkrete Wegewahl der Radfahrer und Radfahrerinnen an Kreuzungssituationen erhoben, um Präferenzen feststellen zu können.

Die Wahl der Standorte erfolgte in enger Abstimmung mit den DMO und der TMGS. Zusammen mit der TMGS wurden dazu im ersten Schritt die beliebtesten Radwege der einzelnen Regionen anhand der Zugriffs- und Downloadzahlen der Online-Portale analysiert. Diese und auf Wunsch der Projektpartner weitere Radwege wurden nach Aufteilung auf die Regionen zur anschließenden Konkretisierung und Genehmigung der Messstellen bestimmt.

Weitere Prämissen für die Standortwahl waren:

- » Die Standorte sind möglichst gleichmäßig im Freistaat verteilt.
- » An den Standorten bestehen relevante Radverkehrsvolumina, um ausreichend Daten zur Beobachtung von Schwankungen zu gewährleisten.
- » An den Standorten wird ein erwartbar überdurchschnittlicher Anteil des Alltagsradverkehrs möglichst vermieden (bestenfalls keine Standorte nahe Schulen, Bahnhöfen etc.).
- » An den Standorten wird der Radweg möglichst in beiden Fahrtrichtungen genutzt.

- » Die Standorte liegen nicht an Aussichts- oder Rastplätzen o. ä., um ein Anhalten der Radfahrenden und damit ggf. Mehrfachzählungen zu vermeiden.

Entsprechend dieser Kriterien wurden für die Untersuchung folgende Standorte gewählt:

- » **Großregion 1** – stationär: Chemnitz, Wolkenstein, Plauen; mobil: Eibenstock, Neuhausen, Flöha, Zwickau, Schöneck, Lengenfeld (Vogtl.), Plauen; kompakt: Adorf, Wolkenstein
- » **Großregion 2** – stationär: Markkleeberg; mobil: Grimma, Pegau, Schkeuditz; kompakt: Pegau
- » **Großregion 3** – stationär: Dresden, Spreetal; mobil: Hoyerswerda, Bautzen, Lohmen, Malschwitz, Sebnitz, Moritzburg, Bad Schandau, Neustadt

Ihre Lage und das erfasste Radverkehrsaufkommen sind auf Seite 16 dargestellt.

Vom Landkreis Görlitz (2 Standorte auf dem Oder-Neiße-Radweg) und vom Landkreis Meißen (9 Standorte) wurden weitere Zähl-daten als Datenspenden für diese Untersuchung zur Verfügung gestellt. Diese wurden zusätzlich ausgewertet und sind in den Datenblättern im Anhang (ab S. 61) enthalten.

Befragung der Radgäste

Ergänzend zur Zählung basieren zentrale Informationen zu den Radfahrenden auf einer Befragung. Diese fand jeweils in der Nähe der Zählstandorte statt (siehe Tabelle 1). Die Befragungen vor Ort wurden im Zeitraum vom 25. Juli bis 1. September 2024 durchgeführt. Dabei wurde in der Regel jeweils im Zeitraum von 9 bis 17 Uhr befragt.

Bei der Befragung kam ein modular aufgebauter, digitaler Fragebogen zum Einsatz, sodass den Befragten jeweils nur die für sie relevanten Fragen gestellt wurden. Bei Reisegruppen wurde i. d. R. eine Person interviewt und die Gesamtgröße der Gruppe notiert. Durch die digitale Verfügbarkeit des Fragebogens war es Teilnehmenden möglich, die Beantwortung nach Abschluss der Tagesetappe durchzuführen.

Ergänzend fand eine Bewerbung der Befragung durch relevante touristische Partner entlang des Radweges statt. So konnten Radfahrende während der Projektlaufzeit auch räumlich und zeitlich

¹⁴ Die Untersuchung war auf den Radtourismus ausgerichtet. Eine gesonderte Zählung oder Befragung von Bikegästen erfolgte nicht.

unabhängig von den persönlichen Erhebungen vor Ort an der Befragung teilnehmen.

Der Fragebogen war neben Deutsch auch auf Englisch verfügbar. Die Bewerbung fand ebenso in beiden Sprachen statt.

Im Fragebogen wurden die Befragten anhand mehrerer Filterfragen (Abbildung 1) in die vier Zielgruppen »Alltagsmotiv«, »Tagesgäste«, »Regioradgäste« und »Radwandergäste« untergliedert.

Dabei zählen Regioradgäste (mehrere Tagesausflüge von einer festen Unterkunft aus) und Radwandergäste (aufeinanderfolgende Tagesetappen mit wechselnden Unterkünften) jeweils zur Hauptgruppe der Radreisenden. Die Unterscheidung orientiert sich am Vorgehen in vergleichbaren Studien (z. B. Mecklenburg-Vorpommern, Donauradweg, Münsterland) und erlaubt so eine Gegenüberstellung mit den Ergebnissen von bisher durchgeführten touristischen Radverkehrsanalysen. Die Ergebnisse der Befragung sind nach diesen Gruppen unterschieden.

Befragungsstandort Radweg Datum in 2024

Großregion 1

Flöha	Zschopautalradweg	1.8. (Do)
Neuhausen	Radfernweg Sächs. Mittelgebirge	9.8. (Fr)
Schöneck	Musikantenradweg	13.8. (Di)
Lengenfeld	Göltzschtalradweg	12.8. (Mo)
Eibenstock	Radfernweg Sächs. Mittelgebirge	10.8. (Sa)
Chemnitz	Chemnitztalradweg	3.8. (So), 20.8. (Mi)
Zwickau	Mulderadweg	19.8. (Mo)
Plauen	Elster-Radweg	12.8. (Mo), 13.8. (Di)
Wolkenstein	Radfernweg Sächs. Mittelgebirge	9.8. (Fr), 10.8. (Sa)

Großregion 2

Schkeuditz	Elster-Radweg	25.7. (Do)
Pegau	Elster-Radweg	25.7. (Do)
Markkleeberg	Neuseenland-Radroute	26.7. (Fr), 28.7. (So), 5.8. (Mo), 6.8. (Di)
Grimma	Mulderadweg	29.7. (Mo)

Großregion 3

Lohmen	Um die Bastei herum	4.8. (So)
Hoyerswerda	Seenland-Route	30.7. (Di)
Dresden	Elberadweg	3.8. (Sa), 4.8. (So), 15.8. (Do), 16.8. (Fr)
Malschwitz	Froschradweg	31.7. (Mi)
Bad Muskau	Oder-Neiße Radweg	31.7. (Mi)
Moritzburg	Moritzburger Ring	3.8. (Sa)
Bautzen	Spreeradweg	30.7. (Di)
Neustadt/Spree	Froschradweg	30.7. (Di)
Bad Schandau	Elberadweg	1.9. (So)

Tabelle 1. Zeiträume und Standorte der Befragungen vor Ort 2024
Quelle: absolutGPS 2025

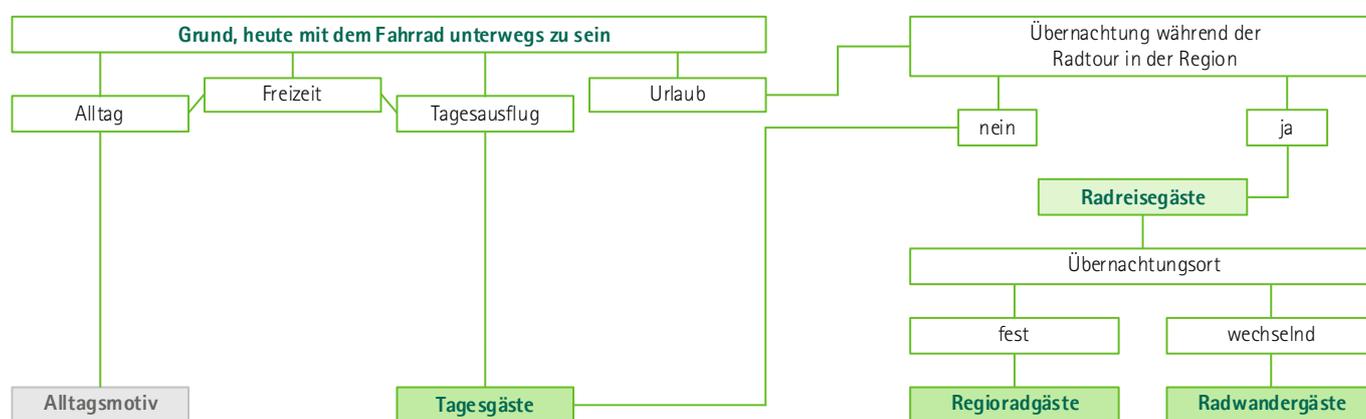


Abbildung 1. Gliederung der Zielgruppen in der Gästebefragung
(Quelle: absolutGPS 2025)

Radverkehrsaufkommen

Aufkommen im Untersuchungszeitraum und saisonale Besonderheiten

Im Untersuchungszeitraum zwischen Anfang März und Ende Oktober 2024 passierten insgesamt gut 1,9 Millionen Menschen die Messstandorte per Fahrrad.

Zahlreiche Einflussfaktoren prägen den Jahresverlauf im Radtourismus. Neben der Wochenend-, Ferien- und Feiertagslage sowie lokalen Ereignissen und Veranstaltungen, ist vor allem das Wetter Haupteinflussfaktor und Taktgeber.

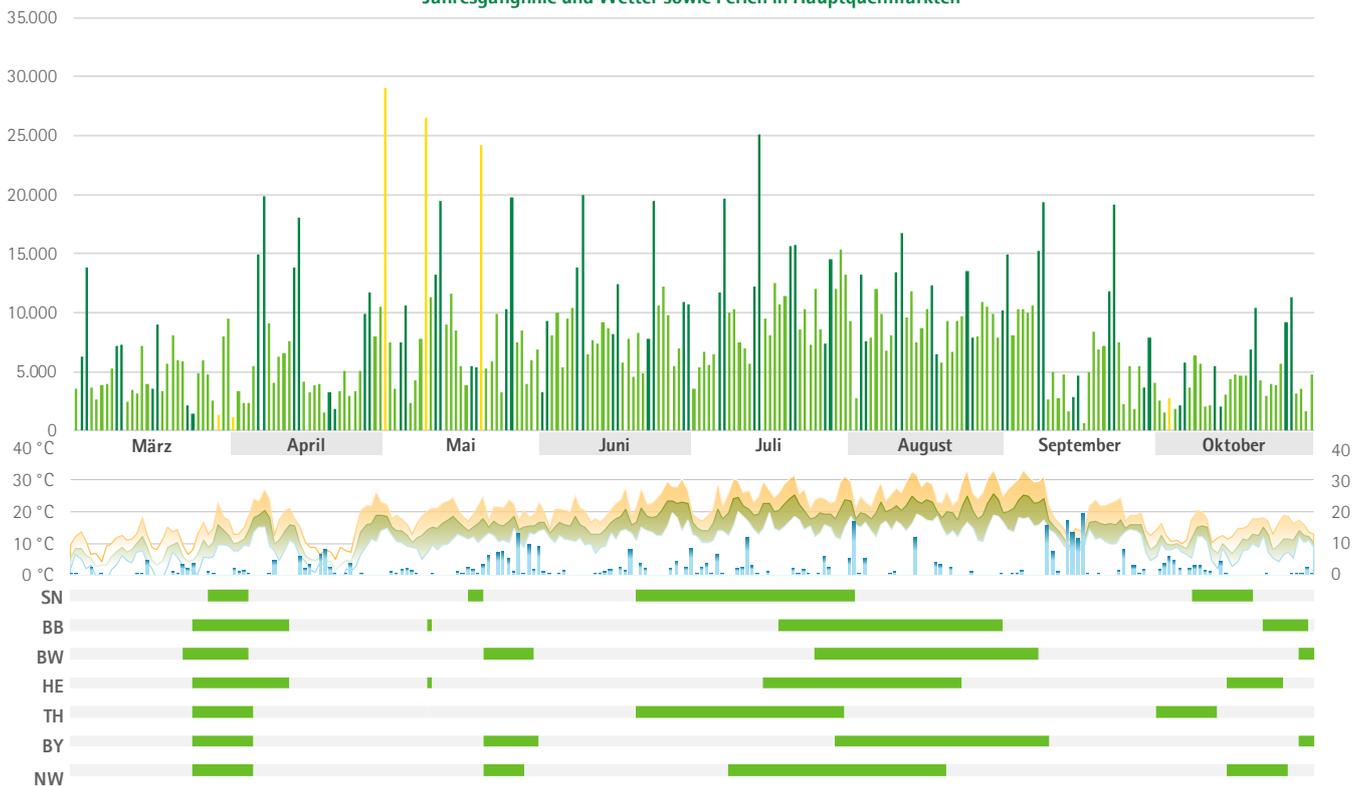
Dies zeigt sich in der unten dargestellten Ganglinie. Ein überdurchschnittlich warmer März mit teils über 20° Grad und bestem Wetter bis Mitte April läuteten die Radsaison 2024 ein. Dem folgten ein Temperatureinbruch und wechselndes und teils stark regenreiches Wetter bis Ende Mai. Der Einfluss zeigt sich besonders deutlich an den freizeitorientierten Tagen am Wochenende. Zum Glück für die Gäste und Betriebe fielen zumindest die Feiertage im Mai nicht buchstäblich ins Wasser.

Trotzdem dämpfte das wechselhafte Wetter die Lust auf das Fahrradfahren in Deutschland insgesamt. In der Folge zeigt sich – anders als in vergleichbaren Untersuchungen aus den Vorjahren, in denen der Radverkehr in den Sommer hinein erkennbar steigt und Richtung Herbst wieder abfällt – eine konstantere Radfahrnachfrage über die komplette Saison. Die Sonntage ragen regelmäßig überdurchschnittlich heraus.

Besonders markant ist der Einbruch der Nachfrage in der zweiten Septemberwoche. Nicht nur enden hier die Sommerferien in Baden-Württemberg und Bayern. Auch das Wetter zeigt sich für das Radfahren ungeeignet und verhindert eine gute Nachsaison für den sächsischen Radtourismus.

Rund um den Tag der Deutschen Einheit Anfang Oktober ist das Radverkehrsaufkommen wetterbedingt vergleichsweise gering. Mit besseren Bedingungen und Beginn der Herbstferien zieht die Nachfrage an. Die beiden letzten Wochenenden mit ihrem angenehmen Wetter verdeutlichen den hohen Stellenwert des Ausflugstourismus.

Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten

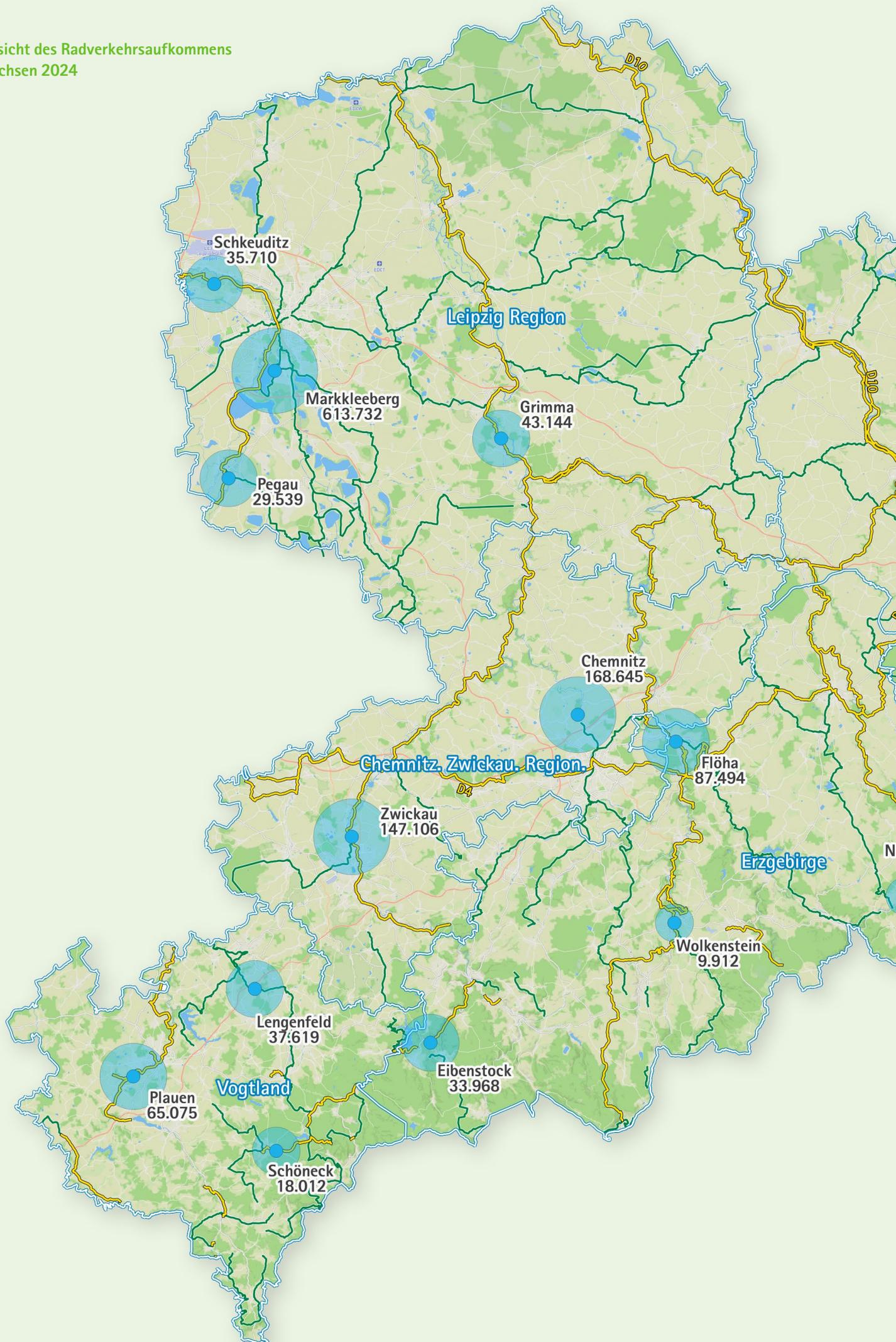


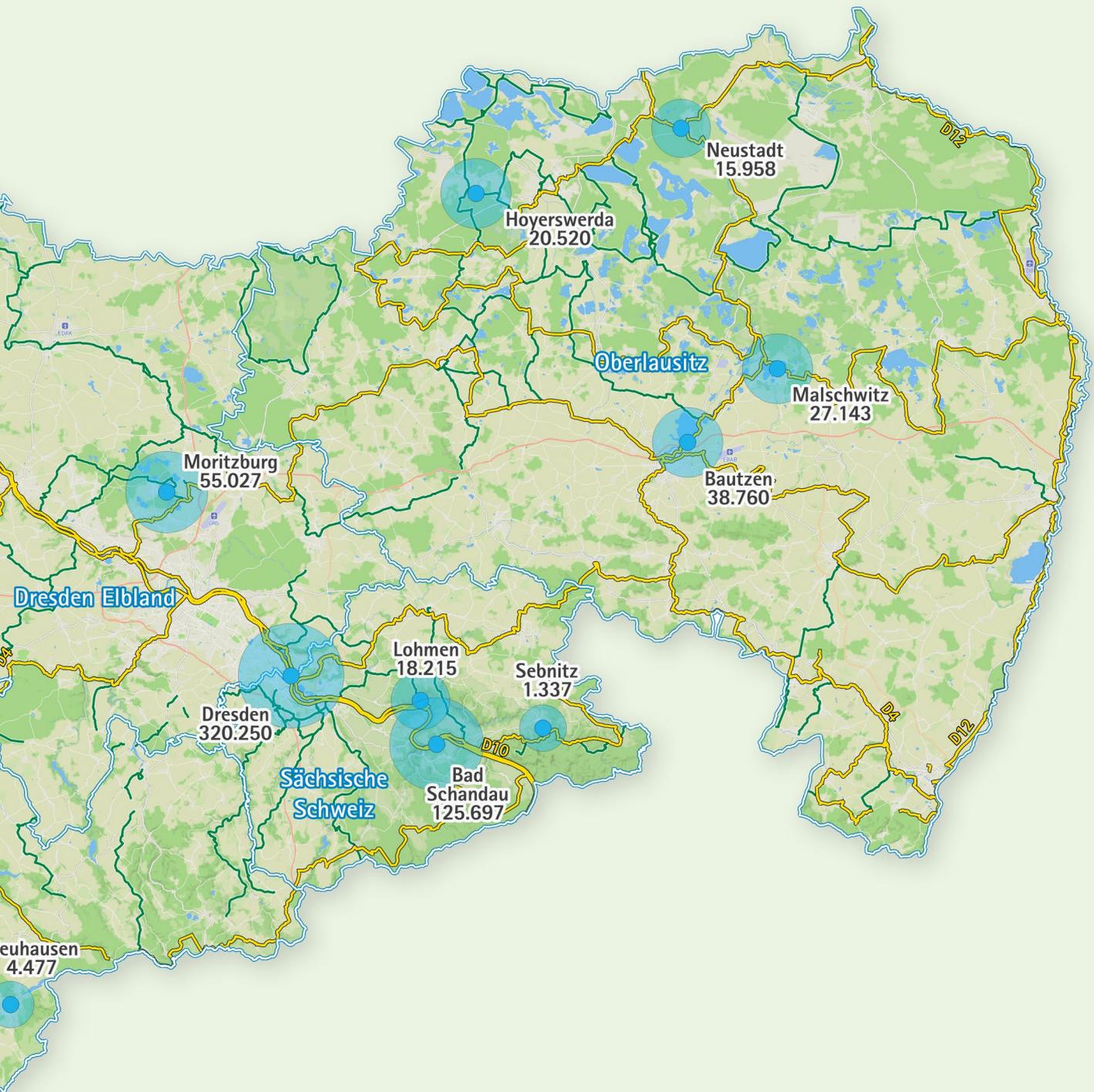
Jahresganglinie aller Zählstandorte kumuliert (Wetterdaten: Döbeln)

Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage. Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in wichtigen Quellmärkten dargestellt.

(Quelle: absolutGPS 2025)

Übersicht des Radverkehrsaufkommens
in Sachsen 2024





Zähl- und Befragungsstandorte in Sachsen mit Darstellung des gesamten Radverkehrsaufkommens je Standort im Zählzeitraum
 Karte: absolutGPS 2025 mit Geodaten der OpenStreetMap Mitwirkenden laut ODbL (siehe Impressum)

□ Destinationen, □ Autobahnen, □ SachsenNetz Rad: Radfernwege, □ SachsenNetz Rad: regionale Hauptrouten

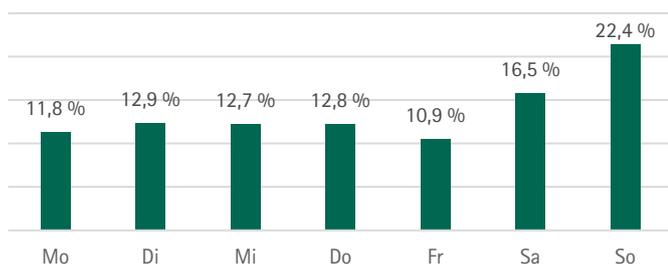
Das SachsenNetz Rad bildet das zentrale touristische Radwegenetz in Sachsen und umfasst rund 5.200 Kilometer im gesamten Freistaat. Es beinhaltet zehn überregionale Radfernwege, mehr als 60 regionale Hauptrouten sowie zusätzliche Strecken, die besonders sehenswerte Orte miteinander verbinden. Mittelfristig ist vorgesehen, das SachsenNetz Rad als Premiummarke im touristischen Radverkehr zu positionieren.

Übersichtskarte: <https://hochschulen.jetzt/sachsennetz-rad>

Muster im Wochen- und Tagesverlauf

Über fast alle Zählstandorte hinweg ist anhand der Tagesganglinien und des Wochenverlaufs eine überwiegende Nutzung zu Freizeit- und Tourismuszwecken zu erkennen. Das Aufkommen steigt ab etwa 9 Uhr und flacht am späten Nachmittag wieder ab. Knapp 39 Prozent der Gesamtzählung der betrachteten Radwege in Sachsen entfällt auf das Wochenende. Die Sonntage sind noch einmal deutlich stärker nachgefragt als die Samstage. Dies unterscheidet die Messergebnisse im Freistaat von vergleichbaren Untersuchungen in anderen Bundesländern und Regionen und belegt eine hohe regionale Nachfrage.

Bis auf den Standort Wolkenstein am Zschopautalradweg, der mit 48 Prozent eine deutlich höhere Wochenendnutzung zeigt, gibt es keine signifikanten Abweichungen über alle anderen Zählstellen.



Auswertung nach Wochentagen für alle Zählstellen in Sachsen
Die Säulen zeigen den Anteil der einzelnen Tage am Gesamtwochenwert
(Quelle: absolutGPS 2025)

Grundlegend zeigen die ausgewählten Standorte ein homogenes Bild. Sowohl Wettereinflüsse als auch die Lage der Zählstellen und deren Bedeutung zur Nutzung der Radwege sind deutlich zu erkennen.

So zeigen stadtnahe Standorte wochentags eher eine Alltagsnutzung in den Morgenstunden sowie eine höhere Frequenz an Nachmittagen. Standorte außerhalb der urbanen Gebiete sind oft durch eine erhöhte Nutzung in den Vormittagsstunden der Wochenenden sowie in den Nachmittagsstunden gekennzeichnet. Dies deutet auf ein typisches Hin- und Rückfahrt-Muster hin.

Leipzig Region

Die Region um Leipzig ist beliebt bei Radfahrenden. Das ist vor Ort augenscheinlich und die Zählergebnisse zeigen es deutlich.

Nicht nur ist die Seenlandschaft ein beliebtes Reiseziel, das flache Gelände bietet vielen Nutzergruppen eine ideale Infrastruktur zum Radfahren. Sowohl der Elsterradweg in Pegau und Schkeuditz als auch der Mulderadweg in Grimma weisen die eingangs beschriebenen Muster von beliebten Radwegen außerhalb der Städte auf.

Der Radweg um dem Cospudener See zwischen Leipzig und Markkleeberg ist mit der fast doppelten Befahrung im Vergleich zum Elberadweg in Heidenau bei Dresden der mit Abstand höchst frequentierte Zähler dieser Untersuchung. Die Ostseite ist eine der Hauptachsen der Leipziger ins Seenland. Bedenkt man, dass geschätzte 20 bis 30 Prozent auf der nicht erfassten Westseite des Sees passieren und dass sich am Markkleeberger See eine ähnliche

Häufung zeigt, wird die Bedeutung des radtouristisch induzierten Tagestourismus für das Leipziger Umland noch deutlicher.

Chemnitz. Zwickau. Region.

Alle drei Standorte zeigen eine Nutzung als Arbeits- und Schulweg in den Morgenstunden. Besonders deutlich wird dies in Flöha durch das direkt am Zschopautalradweg gelegene Gymnasium und in Zwickau durch das VW-Werk in unmittelbarer Nähe zum Mulderadweg.

Der Chemnitztalradweg ist vor allem unter der Woche am Nachmittag bei den Einwohnern als Radstrecke sehr beliebt. Neben Markkleeberg gibt es keinen weiteren Standort mit einer solch stark geprägten Nutzung am Nachmittag.

Dresden Elbland

Die Stadt Dresden betreibt seit 2009 mehrere eigene Dauerzählstellen. Die Betrachtung der Daten über die gesamte Stadtfläche hinweg zeigt deutlich, dass Dresden bei Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen beliebt ist. Eine Betrachtung der touristischen Anteile ist durch die ausgeprägte Nutzung der Radinfrastruktur für Arbeits- und Alltagswege kaum möglich.

Für diese Studie wurden daher zwei Zählstellen außerhalb des städtischen Ballungszentrums errichtet. Diese zeigen, dass der Elberadweg als Leuchtturm der Region weiterhin überaus beliebt ist und am Wochenende auch außerhalb der Stadt eine ähnliche Nutzungsintensität aufweist, wie im Zentrum der Stadt. Die Zählstellen des Landkreis Meißen entlang des Elberadwegs bestätigen dieses Bild. Auch abseits des Flussradweges zeigt sich bei Moritzburg eine typische freizeitorientierte Nutzung der Wege.

Vogtland

Die drei Standorte im Vogtland zeigen unterschiedliche Muster. Der Standort in Lengenfeld am Göltzschtalradweg ist eine beliebte Transferverbindung zwischen Reichenbach und Auerbach im Vogtland. Die Zählstelle am Mulderadweg in Schöneck am Tannenhaus zeigt ähnlich wie die Stellen im Erzgebirge eine höhere Nutzung in der Tagesmitte, abhängig von der Sonne im eher bewaldeten Gebiet. Die Lage der Zählstelle auf dem Muldetalradweg bei Plauen deutet auf eine typische alltags- und freizeitorientierte Nutzung hin.

Erzgebirge

Die Standorte zeigen in ihren Tagesverläufen, dass die Temperatur- und Lichtverhältnisse in Wald- und Kammlagen grundsätzlich anders gelagert sind als im Flachland des Freistaats. Der Einfluss auf die Nutzung der Radwege ist unverkennbar.

So wird z. B. der verhältnismäßig hoch frequentierte Mulderadweg in Eibenstock in der Saison vorwiegend zwischen 10 und 17 Uhr genutzt. Ähnlich zeigt es sich in Wolkenstein auf dem Zschopautalradweg. Wären beide Standorte in der Ebene, wäre typischerweise eine Nutzung zwischen 9 und 19 Uhr zu erwarten.

Sächsische Schweiz

Der Elberadweg entlang der Sächsischen Schweiz weist zwischen Bad Schandau und Königstein ein für Flussradwege typisches Nutzungsverhalten auf.

Neben der Befahrung durch die ansässige Bevölkerung zeigen sich gerade unter der Woche Etappenmuster durch abfahrende und ankommende Gäste. Außerhalb der radtouristischen Kernzeiten (9–17 Uhr) findet eine deutlich reduzierte Nutzung statt. Das überregional beliebte Ausflugsziel der Bastei ist vor allem zwischen 11 und 16 Uhr auch von Radfahrenden gut besucht. Diese Zeiten decken sich sowohl mit den Angaben der Webseite der Basteibrücke als auch mit dem von Google Maps kommunizierten Besuchsaufkommen.

Oberlausitz

Alle untersuchten Standorte in der Oberlausitz zeigen eine mehrheitlich freizeitorientierte Nutzung. Als Teil von beliebten Ausflugsstrecken gibt es auch hier ein deutliches Hin- und Rückfahrt-Aufkommen.

Aus einer Datenspende stehen weitere Daten von Radverkehrszählungen am Oder-Neiße-Radweg zur Verfügung. Markant ist die Nutzung in den radtouristischen Kernzeiten an beiden Stellen. Daneben weist Ostritz von allen Zählstellen die höchste Korrelation zum Wetter auf. Regen, Kälte und Hitze zeigen hier außergewöhnlich hohen Einfluss auf die Nutzung.

Anhang: Datenblatt je Standort

Die Ergebnisse der Zählungen sind für jeden Standort in einem eigenen Datenblatt zusammengestellt. Dieses enthält neben der Gesamtzahl der dort erfassten Radfahrenden auch eine Verteilung nach Monaten und Wochentagen. Die Datenblätter sind im Anhang ab Seite 61 beigefügt.



TOURISTISCHE NUTZUNG

RADFAHREN IN SACHSEN



22,3 % Regioradfahren

21,9 % Radwandern

55,8 % Tagesausflüge

Zielgruppen, Struktur, Reiseverhalten und Qualitätswahrnehmung

Verteilung der Nutzergruppen

Auf Basis des methodischen Ansatzes sind die Befragungsdaten von 2.135 Radfahrenden in die Untersuchung eingeflossen. Der Anteil der Alltagsradfahrenden, d. h. Personen mit Wohnsitz im Untersuchungsgebiet, die aus einem regelmäßigen, zu ihrer Alltagsroutine gehörenden Motiv auf der jeweiligen Strecke unterwegs waren, betrug 18,8 Prozent in der Stichprobenbefragung. Mit 81,2 Prozent war der Großteil der Befragten aus touristischen Motiven in Sachsen unterwegs. Die Alltagsfahrenden wurden nur zahlenmäßig erfasst und werden nicht tiefergehend in der Untersuchung aufgegriffen.

In den nachfolgenden Abschnitten und Darstellungen werden zur Benennung der zentralen Nutzungsgruppen folgende Abkürzungen und Begriffe verwendet:

- » TA: Tagesgäste
- » RR: Regioradgäste
- » RW: Radwandergäste
- » RRRW: Radreisende – RR und RW zusammen
- » AR: Alltagsradfahrer/-innen

Radgäste in Sachsen¹⁵

Neben den Befragten mit Alltagsmotiv sind Radfahrende mit touristischen Motiven eine wesentliche Zielgruppe der Radinfrastruktur Sachsens. Sie tragen zu einer zusätzlichen Wertschöpfung in der Region und damit auch zu einer Refinanzierung der Investitionen in Infrastruktur und Produktentwicklung bei. Mit seinen Fernradwegen und zahlreichen regionalen Radrouten bietet das radtouristische Angebot in Sachsen vielfältige Möglichkeiten, die abwechslungsreiche Landschaft sowie die zahlreichen kulturellen und historischen Sehenswürdigkeiten des Freistaates auf zwei Rädern zu entdecken. Wer aber sind die Menschen, die dieses Angebot wahrnehmen?

Dazu werden die Radfahrenden mit touristischen Motiven (nachfolgend auch als »Radgäste« bezeichnet) in der vorliegenden Studie wie folgt untergliedert:

- » Tagesgäste – Gäste, die (außer wenn dort wohnhaft) nicht an der Route übernachten, und
- » Radreisende – Gäste, die mindestens eine Übernachtung vor Ort verbringen.

Unter den Radreisenden sind die Regioradgäste diejenigen, die an einem festen Standort übernachten und von dort die Region erkunden. Man spricht deshalb zum Teil auch von »Sterntouren«. Radwandergäste folgen den Etappen eines Radwegs Tag für Tag und wechseln ihre die Unterkunft.

In Sachsen sind die Tagesgäste mit einem Anteil von 55,8 Prozent am meisten vertreten. 44,2 Prozent aller befragten Radgäste waren als Radreisende unterwegs. Die Radreiseanalyse des ADFC

weist unter ihnen regelmäßig in etwa ein Verhältnis von 70 Prozent Radwandergästen und 30 Prozent Regioradgästen aus (zuletzt für das Radreisejahr 2022 – 71,5 % RW und 28,5 % RR).

In Sachsen zeigt sich im Vergleich dazu ein anderes Bild. Der Anteil der Regioradgäste beträgt 22,3 Prozent. Etwa jeder Fünfte (21,9 %) war als Radwandergast unterwegs. Somit stehen sich Regiorad- und Radwandergäste in etwa gleicher Anzahl gegenüber – gut für die Wertschöpfung am Standort.

Demografie

Mit einem durchschnittlichen Alter von 54,0 Jahren sind die Tagesgäste die jüngste Gästegruppe. Regioradgäste sind durchschnittlich 55,6 Jahre alt, während die Radwandergäste im Schnitt 54,4 Jahre alt sind. Der Altersschnitt liegt damit leicht über dem deutschen Mittel, das der ADFC zuletzt für das Radreisejahr 2022 mit 53,5 Jahren ausweist. Ähnlich angelegte Studien, bspw. die Radverkehrsuntersuchung von Mecklenburg-Vorpommern (2023) sowie die Untersuchung der Gäste auf dem RuhrtalRadweg bzw. auch der Römer-Lippe Route (2022) spiegeln ähnliche Altersstrukturen wider.

Insgesamt ist das Verhältnis zwischen weiblichen und männlichen Radgästen relativ ausgewogen verteilt, wenngleich der Frauenanteil etwas geringer ausfällt. Zwei von fünf Radgästen (40,1 %) in Sachsen sind Frauen. 1,1 Prozent ordnen sich als divers ein. In den einzelnen Segmenten ist eine ähnliche Verteilung zu erkennen. Der größte Frauenanteil ist mit 46,6 Prozent bei den Radwandergästen zu verzeichnen. Bei den Tagesgästen ist der Anteil der Männer mit 57,2 Prozent der Stichprobe am höchsten. Unter den Regioradgästen sind 55,2 Prozent männlich.

Mit nur 3,7 Prozent ist der Anteil ausländischer Radgäste in Sachsen insgesamt gering. Primärer Quellmarkt sind die Niederlande – ein gutes Drittel kommt aus dem Nachbarland. Jeder Sechste kommt aus der Schweiz bzw. Österreich. Weitere Quellmärkte sind Tschechien, Belgien und Italien.

Bei den deutschen Radgästen zeigt sich eine starke regionale Anziehungskraft. Mit gut 70,4 Prozent kommt der überwiegende Anteil der Gäste aus Sachsen. Weitere wichtige Märkte sind Sachsen-Anhalt (3,8 %), Thüringen (3,7 %) und Nordrhein-Westfalen (3,6 %). Bei den Tagesgästen ist der Anteil aus Sachsen mit 92,9 Prozent erwartungsgemäß am höchsten. 2,6 Prozent kommen aus Sachsen-Anhalt und 1,9 Prozent aus Thüringen. Auch bei den Regioradgästen kommt der größte Teil aus Sachsen (23,4 %). Zweitgrößter Markt ist Nordrhein-Westfalen (12,1 %), gefolgt vom Nachbarbundesland Thüringen (10,6 %). Bei den Radwandergästen kommen 27,0 Prozent aus Sachsen, 13,5 Prozent aus Berlin und 9,0 Prozent aus Nordrhein-Westfalen.

¹⁵ Zu den Bikegästen liegt der TMGS eine Sonderauswertung des Mountainbike Monitors vor. Sie werden daher hier nicht betrachtet.

Der Großteil aller touristischen Gäste in Sachsen fährt in Begleitung des Partners bzw. der Partnerin (TA: 64,9 %; RR: 77,2 %; RW: 62,5 %). Die nächsthäufigste Begleitung sind Freunde, Bekannte oder Kollegen (24,7 % aller Radgäste) sowie Kinder unter 14 Jahre (12,8 %¹⁶).

Die mittlere Gruppengröße liegt bei Tagesgästen bei 1,8 Personen. Regioradgäste sind mit 2,3 Personen und Radwandergäste mit 2,8 Personen in vergleichsweise größeren Gruppen unterwegs.

Reiseverhalten

Aufenthaltsdauer und Touren

Radreisende verweilen in Sachsen durchschnittlich 5,5 Tage¹⁷ und liegen damit deutlich über der mittleren Aufenthaltsdauer aller Gäste im Freistaat. Diese lag laut dem Statistischen Landesamt Sachsen im Reisejahr 2023 bei Urlaubsreisen mit mindestens einer Übernachtung bei 2,5 Tagen. Während ihres Aufenthalts sind Radwandergäste durchschnittlich 9,2 Tage unterwegs – davon 7,7 Tage auf dem Fahrrad und 4,8 Tage im Freistaat. Die Regioradgäste nehmen ihren Aufenthalt entspannter: Sie sind nur durchschnittlich an 4,9 der 7,1 Aufenthaltstage auf Tour und verbringen mit 6,1 Tagen die meiste Zeit ihres Aufenthalts in Sachsen.

Mit durchschnittlich 99,6 Kilometern werden die längsten Tagesetappen von den Radwandergästen zurückgelegt, gefolgt von den Tagesgästen mit 49,1 Kilometern. Die Regioradgäste fahren im Schnitt 46 Kilometer pro Tag. Daraus ergibt sich ein Durchschnittswert von 58,1 Kilometern für alle Radgäste in Sachsen. Damit liegen die Tagesetappen für Tagesgäste und Radreisende über dem vom ADFC 2024 ermittelten Bundesdurchschnitt: Dieser beträgt 44 Kilometer für Tagesausflüge, 64,7 Kilometer für Radreisen mit mindestens drei Übernachtungen und 61,8 Kilometer für Radreisen mit ein bis zwei Übernachtungen.

Fahrradmodell

Trekkingräder sind mit 56 Prozent der am häufigsten genutzte Fahrradtyp unter Sachsens Radgästen, wobei rund jeder Fünfte (22,6 %) auf ein E-Trekkingrad setzt. Mountainbikes kommen auf 19,9 Prozent und werden besonders von Tagesgästen genutzt – ein Wert, den auch die aktuelle ADFC-Radreiseanalyse (18,9 % für Tagesausflüge) für den Bundesdurchschnitt ähnlich ausweist.

Rennräder erreichen einen Anteil von 10,5 Prozent, wobei Tagesgäste mit 12,2 Prozent besonders stark vertreten sind. Dieser Rennrad-Anteil übersteigt den bundesweiten Vergleichswert der ADFC-Radreiseanalyse, die Tagesausflüge mit Rennrad lediglich mit 4,4 Prozent beziffert.

Knapp jeder zehnte Radgast in Sachsen (9,4 %) setzt bereits auf ein Gravelbike – bei den Tagesgästen liegt dieser Anteil mit 10,4 Prozent sogar noch höher. Damit befindet sich der Anteil der Gravelbikenden klar über dem Bundesdurchschnitt von 6,8 Prozent.

Anreise

Bei der Anreise liegen PKW und Fahrrad nahezu gleichauf – 40,1 Prozent aller Radgäste nutzen den PKW, während 39,8 Prozent mit dem Fahrrad anreisen. Bei Betrachtung der einzelnen Segmente, wird allerdings ein differenzierteres Bild deutlich: Tagesgäste setzen etwa zur Hälfte auf das Fahrrad (48,9 %) für die Anreise. Im Vergleich zur ADFC-Radreiseanalyse, nach der 89 Prozent ihren Ausflug direkt von zu Hause aus beginnen, ist dieser Wert jedoch deutlich geringer.

Der PKW ist für die Anreise mit 38,6 Prozent noch recht beliebt. Radwandergäste bevorzugen die Bahn bzw. den ÖV (47,4 %) und Regioradgäste reisen meist mit dem PKW (68,6 %) an. Flugzeug und Fernbus spielen für die Anreise der Radgäste keine Rolle (0 %).

Nebenaktivitäten

Auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (am wichtigsten) wird das Naturerlebnis von allen Radgästen – neben dem Radfahren – am höchsten bewertet (4,8). Eine besonders hohe Wichtigkeit wird ebenso den Motiven »mich frei fühlen« und »mich erholen« zugeschrieben (4,5). Insgesamt ähneln sich die Angaben der verschiedenen Segmente. Dennoch zeigt sich, dass Regioradgäste bestimmten Aktivitäten einen höheren Stellenwert beimessen: regionale Spezialitäten kennenlernen (TA: 3,5; RR: 4,0; RW: 3,9), Schlösser und Burgen besichtigen (TA: 2,9; RR: 3,4; RW: 2,8) sowie Kulturveranstaltungen besuchen (TA: 1,9; RR: 2,5; RW: 2,2). Als eher unwichtig neben dem Radfahren werden »Shoppen/einkaufen« (1,7) unter allen Radgästen angesehen sowie »Klettern/Bouldern« (1,6). Gerade für die aus Wertschöpfungsperspektive besonders interessanten Regioradgäste bieten sich Angebotskombinationen an.

Infrastruktur und Orientierung

Information vor der Reise oder Tour

Zur Vorbereitung von Radreisen stehen digitale Informationsquellen für den Großteil der Radgäste im Vordergrund. Digitale Plattformen wie Komoot oder Outdooractive finden insbesondere bei den Radwandergästen hohen Zuspruch (50,0 %). Diese Entwicklung ist auch bundesweit zu beobachten: Laut ADFC-Radreiseanalyse 2024 greifen immer mehr Menschen auf digitale Planungs- und Navigationsangebote zurück.

Für Radwandergäste sind darüber hinaus die Website des befahrenen Radwegs (40,0 %) sowie Radreiseführer (35,0 %) besonders wichtig. Dies deutet darauf hin, dass Radwandergäste ihre Touren oft umfassend planen und dabei auf eine breite Palette von Informationsquellen setzen.

Auffällig sind die Empfehlungen durch Freunde und Bekannte. Im Bundesdurchschnitt gelten sie laut ADFC für das Radreisejahr 2022 (zuletzt ausgewiesen) mit 40,1 Prozent als drittwichtigste Informationsquelle vor der Tour. Nicht so in Sachsen. Hier spielen diese Empfehlungen weiter nur für einen vergleichsweise geringen Anteil der Gäste eine wesentliche Rolle (9,5 %). Hier zeigt sich

¹⁶ Das liegt im Bundesdurchschnitt eher im unteren Bereich.

¹⁷ Sie sind im Durchschnitt 7,8 Tage unterwegs, was die Bedeutung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit unterstreicht.

wie auch an anderer Stelle, dass der Freistaat noch keinen herausragenden radtouristischen Ruf genießt.

Orientierung während der Tour

In allen Segmenten sind Apps die wichtigste Orientierungshilfe vor Ort (TA: 52,6 %, RR: 60,3 %, RW: 75,0 %). Zugleich spielt die Beschilderung eine beinahe ebenso bedeutende Rolle (TA: 51,8 %, RR: 57,1 %, RW: 65,0 %). Für die bedeutenden radtouristischen Angebote lohnt sich also auch weiterhin die Investition in die Wegweisung.

Dieser Befund lässt sich analog in der Radreiseanalyse 2024 beobachten: Auch dort gelten Apps, dicht gefolgt von der Wegweisung, als zentrale Quellen für die Orientierung unterwegs. Dennoch bleiben auch analoge Angebote relevant. Besonders für die Regioradgäste haben sie im Vergleich zu den anderen Segmenten eine höhere Bedeutung. So nutzen sie gedruckte Radkarten zu 23,8 Prozent (TA: 15,5 %, RW: 12,5 %) und Tourist-Informationen zu 15,9 % (TA: 4,4 %, RW: 2,5 %).

Beschilderung

Die Beschilderung vor Ort schneidet mit einer Bewertung von 3,6 nur durchschnittlich ab. Am kritischsten zeigen sich die Tagesgäste mit – einer dennoch guten – Bewertung von 3,5. Hingegen sind die Radwanderer mit einer Bewertung von 3,9 am zufriedensten.

Knotenpunktweisung

Das Prinzip der Knotenpunktweisung ist zwei von fünf Radgästen (40,7 %) bekannt. Knapp die Hälfte dieser (48,5 %) haben die Knotenpunktweisung in Sachsen schon wahrgenommen, 63,5 Prozent haben sie bereits genutzt. Für drei Viertel (76,3 %) derjenigen, denen das Knotenpunktsystem bekannt ist, ist sie »sehr wichtig« (37 %) bzw. »wichtig« (39,2 %). Lediglich 9,6 Prozent empfinden die Knotenpunktweisung als »unwichtig« (5,2 %) bzw. »weniger wichtig« (4,4 %). 14,1 Prozent sind unentschieden.

Verbesserungspotenzial

Mehr als die Hälfte der Verbesserungsvorschläge von den Befragten beziehen sich speziell auf die Radwege. Über 10 Prozent sehen Verbesserungen im Bereich Beschilderung. Das Thema Verkehrssicherheit (insbesondere die geteilte Nutzung von Wegen mit dem motorisierten Verkehr) ist für 10 Prozent ein wichtiges Thema. Andere Aspekte umfassen die Begleitinfrastruktur, Fahrradmitnahme und Vermarktung.



Qualitätswahrnehmung der Radgäste

Die Qualitätswahrnehmung der Gäste ist für ihre Zufriedenheit zentral. Ihre Einschätzung zu ihrem Raderlebnis und zur Begleitinfrastruktur stellt einen wesentlichen Teil der radtouristischen Evaluation Sachsens dar.

Grundsätzlich waren alle befragten Radgäste überwiegend zufrieden mit der Gesamtqualität ihres radtouristischen Erlebnisses. Auf einer Skala von 1 (ausbaufähig) bis 5 (hervorragend) schneidet Sachsen mit einer Bewertung von 4,2 insgesamt sehr gut ab. Das ist im Deutschlandvergleich überdurchschnittlich.

Am zufriedensten sind die Regionradgäste. Ihre Gesamtbewertung liegt mit 4,5 klar über dem Durchschnitt. Ihre Erwartungen werden offensichtlich überwiegend erfüllt. Die größten Ausbaupotenziale sehen die Tagesgäste. Sie scheinen etwas weniger zufrieden, bewerten ihr Erlebnis dennoch insgesamt mit einer sehr guten 4,1. Die attraktive Landschaft wiegt dabei das Gesamtergebnis auf.

Zur Betrachtung der konkreten Stärken und Schwächen wurden die Befragten zunächst gebeten, anzugeben, welche der nachfolgenden Kriterien für sie bei einer Radroute besonders wichtig sind:

- » **Radweg und Radinfrastruktur:** Beschilderung, Oberflächenqualität, geringe Verkehrsbelastung
- » **Begleitinfrastruktur:** Infotafeln entlang der Route, Dichte an Rastplätzen und Schutzhütten, Qualität der Rastplätze und Schutzhütten, Fahrradverleih/-service entlang der Strecke, sichere Abstellanlagen an touristischen POIs, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs
- » **Touristische Qualität:** spannender Themenschwerpunkt der Route, Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, landschaftliche Attraktivität, Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke,

Einkehrmöglichkeiten entlang der Strecke, Unterkünfte entlang der Strecke, Radfreundlichkeit und Online-Buchbarkeit der Unterkünfte, Anbindung an den ÖPNV.

Die Qualität der am Befragungstag befahrenen Route wurde in einem zweiten Schritt für alle ausgewählten Kriterien bewertet. Ebenso wurde die Wichtigkeit der Kriterien in Bezug auf Radrouten im Allgemeinen abgefragt – daraus leitet sich die Einteilung in Top-, Muss- und Kann-Kriterien ab. Im Ergebnis zeigt sich das in Abbildung 2 dargestellte Bild.

Das mit Abstand wichtigste Kriterium stellt für sächsische Radgäste die landschaftliche Attraktivität dar. Diese wird für Sachsen mit 4,4 überwiegend sehr gut bewertet. Danach zählen eine gute Beschilderung, geringe Verkehrsbelastung sowie sichere Abstellmöglichkeiten zu den besonders wichtigen Kriterien.

Ihre Qualität liegt für die Gäste im Mittelfeld. Die Beschilderung des Radweges wurde im Schnitt mit 3,7 Punkten bewertet. Hier sind die Radwandergäste mit einer Bewertung von jeweils 4,0 am zufriedensten, die Tagesgäste sind mit 3,5 die kritischste Reisegruppe. Eine geringe Verkehrsbelastung wurde durchschnittlich mit 3,8 bewertet, sichere Abstellmöglichkeiten mit lediglich 3,2, was mit Bezug auf ihre Wichtigkeit für die Radgäste eher mittelmäßig zu bewerten ist.

Die größten Mängel lassen sich bei den an der Route befindlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes (2,2) erahnen sowie beim Fahrradverleih/-service an der Route (2,6). Gleichzeitig haben diese Aspekte nur für etwa jeden dritten Befragten Priorität.

QUALITÄTSEINDRUCK

EINSCHÄTZUNGEN DER RADGÄSTE

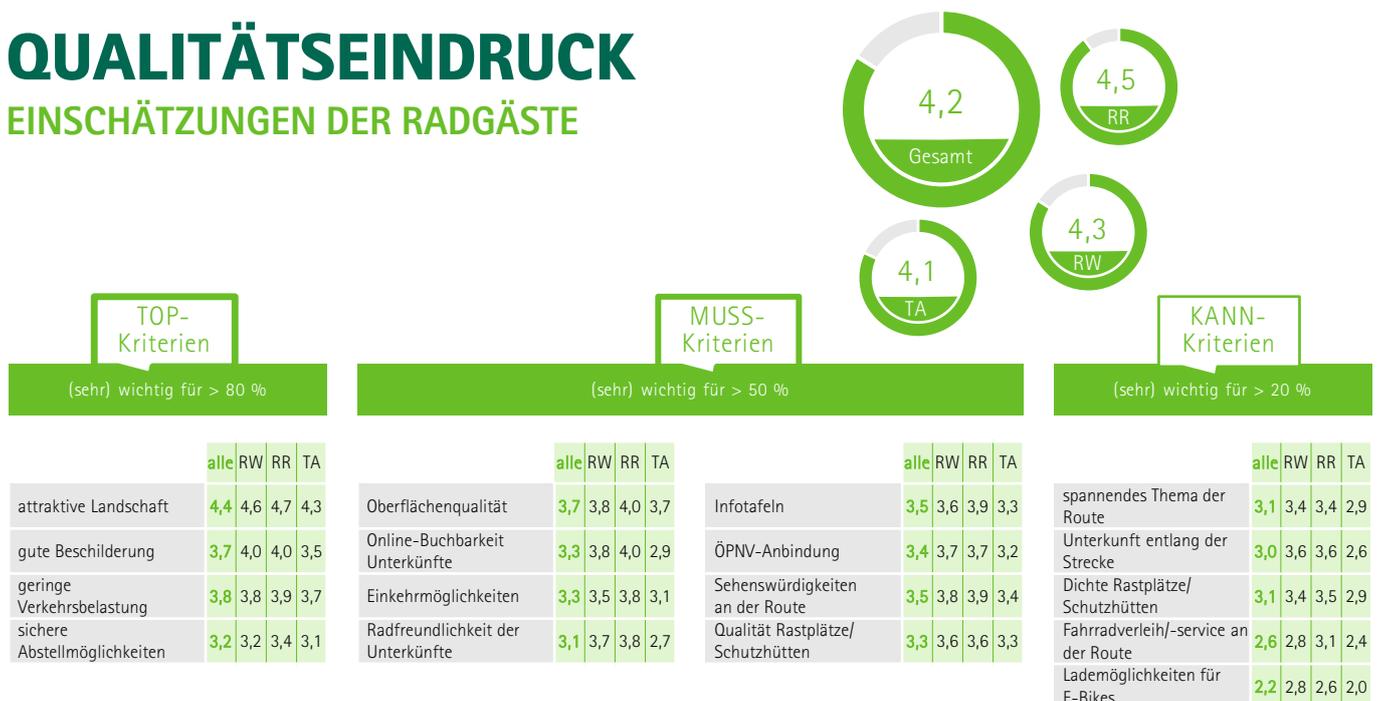


Abbildung 2: Bedeutung von Qualitätskriterien und Bewertung für Sachsen auf einer Skala von 1 (ausbaufähig) bis 5 (hervorragend) (Quelle: absolutGPS 2025)

Auffällig ist wie in vergleichbaren Untersuchungen, dass sich die Einzelbewertungen außer der Landschaft durchweg im Mittelfeld bewegen. Trotzdem fällt die Gesamtbewertung des Radreiseerlebnisses in allen Zielgruppen überaus positiv aus.

Interessant ist daneben, dass Radgäste in Bezug auf Sachsen alle Qualitätskriterien viel häufiger für (sehr) wichtig erachten als für Regionen, die schon lange Radtourismus betreiben. Sie machen sich offenkundig intensiver Gedanken über das Angebot. Dies deutet darauf hin, dass Sachsen bislang noch keine ausgeprägte Kompetenz für Raderlebnisse zugeschrieben wird, wenn allein die Basisvoraussetzungen z. T. in Frage gestellt werden.

Für die Kommunikation bedeutet das: Die sächsischen Akteure sollten insbesondere gegenüber Übernachtungsgästen proaktiv

darauf hinweisen, dass die radtouristische Qualität hierzulande im Deutschlandvergleich als gut bewertet wird. Die vier wichtigsten Aspekte (attraktive Landschaft, gute Beschilderung, geringe Verkehrsbelastung und sichere Abstellmöglichkeiten) können dabei im Mittelpunkt stehen. **In aller Kürze kann die Botschaft lauten: wer für den Radtourismus nach Sachsen kommt, wird häufig positiv überrascht.**

Für die Optimierung der Raderlebnisse ergibt sich durch die Priorisierung und Bewertung der Qualitätskriterien ein hilfreiches Raster für die Produktverantwortlichen. Häufig werden z. B. die Lademöglichkeiten für E-Bikes in Fachkreisen diskutiert. Im Freistaat zeigt sich wie anderswo: Die Relevanz ist in der Praxis viel geringer als angenommen.



Zusammenhänge zwischen der Qualitätswahrnehmung im Alltagsradverkehr und Radtourismus

Für den alltäglichen Fahrradverkehr erscheint das Bild im Freistaat anders als unter den Radgästen: Trotz aller Bemühungen ist das Land sowohl beim Radverkehrsanteil (11 % der Hauptverkehrsmittel)¹⁸, im Fahrradclimatest¹⁹ als auch bei der Bewertung der Fahrradfreundlichkeit der Staatsregierung (Rang 12 aller Bundesländer)²⁰ eher im unteren Mittelfeld verortet.

Bei der Erarbeitung dieser Studie zum Fahrradtourismus kamen immer wieder allgemeine Fragen nach der Verkehrssicherheit, der Planung und Umsetzung, der Beschilderung, der Digitalisierung oder der Fahrradkultur in Sachsen zur Sprache. In diesem Kontext bewegen sich auch die Sorgen von Radfahrern und Radfahrerinnen im sächsischen Alltag. Hier wird besonders häufig auf die Sicherheit im Verkehr, die Wegequalität, die Fahrradabstellmöglichkeiten und die Mitnahme im ÖPNV Bezug genommen. Gleichzeitig nehmen viele Menschen die Bemühungen um eine Verbesserung

auf der kommunalen Ebene wahr und bewerten diese Anstrengungen mittlerweile positiver als bisher.

Der Blick in andere Bundesländer wie Hessen oder Baden-Württemberg zeigt, dass spürbare Fortschritte einen langen Atem, andauernde politische Rückendeckung und konsequente Arbeit erfordern. Beide Länder setzen seit Jahren mit hoher Priorität auf mehr Fahrradfreundlichkeit und eine verbesserte Fahrradkultur – mit Erfolg. Die positiven Effekte zeigen sich sowohl im Alltagsradverkehr als auch im Radtourismus. In vielen Fällen kann der Radtourismus auf eine gepflegte Radverkehrsinfrastruktur des Alltagsnetzes aufbauen und sie um die für den Tourismus notwendigen Qualitäten ergänzen. Hier ist noch viel zu tun in Sachsen. Die Aktivitäten anderer Bundesländer bieten dabei Orientierung und machen Mut.

¹⁸ »Mobilität in Deutschland 2023« (BMV)

¹⁹ ADFC 2025

²⁰ SINUS Fahrrad-Monitor 2023

RADTOURISMUS ZAHLT SICH AUS.

JÄHRLICHE WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DES RADTOURISMUS IN SACHSEN

568,3 Mio. €
Brutto-Umsatz
*(gut 6 Prozent des touristi-
schen Gesamtumsatzes in
Sachsen)*

377,8 Mio. € Brutto-Umsatz

pro Jahr durch Radtourismus
im engeren Sinn (Aufenthalt
mit Hauptmotiv Radfahren)

190,5 Mio. € Brutto-Umsatz

pro Jahr durch Radtourismus
im weiteren Sinn (inklusive Rad-
fahren mit anderem Hauptmotiv)

**263,9 Mio. € touristischer
Einkommensbeitrag**

pro Jahr durch Radtourismus

**53,4 Mio. € direktes
Steueraufkommen**

pro Jahr durch den Radtourismus – davon
fließen 29,6 Millionen Euro unmittelbar in die
Kassen der Kommunen und des Freistaats

10.801 Pers. Beschäftigungseffekt

Anzahl an Personen, die rechnerisch
durch den Radtourismus ein
durchschnittliches Primäreinkommen
beziehen können

*Gesamte Berechnung nur für den
Radtourismus: Die Effekte des Bike-
tourismus kommen noch hinzu!*

*Hebel Übernachtungsgäste: ca. vier-
fache Ausgaben ggü. Tagesgästen!*

Wirtschaftsfaktor Radtourismus in Sachsen

Methodik

Die Ermittlung des Wirtschaftsfaktors »Radtourismus in Sachsen« beruht auf der bewährten Methodik des dwif. Sie ist damit mit der Untersuchung des »Wirtschaftsfaktor Tourismus« im Freistaat vergleichbar.

Ausgangspunkt sind die individuellen Ausgaben der Gäste. Sie wurden über eine Befragung an den Radwegen vor Ort erfasst (vgl. S. 13). Zusätzlich wurden Erkenntnisse aus dem »Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus«, dem dwif-Tagesreisenmonitor sowie Grundlagendaten aus verschiedenen Datenbanken und Ergebnisse aus vergleichbaren Untersuchungen als Referenz herangezogen und ortsspezifisch gewichtet. Die ausgewiesenen Werte spiegeln somit das individuelle Ausgabeverhalten der Gäste wider.

Folgende Aspekte sind in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt:

- » Fahrtkosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet (z. B. Benzinkosten, Bahnticket),
- » Ausgaben der Gäste für Reisevor- und -nachbereitung (z. B. neue Radkleidung, Bücher, Apps),
- » Umsätze und Einkommenseffekte durch Outgoing-Reisen der Bevölkerung (z. B. Taxi zum Flughafen, Einkäufe für die Reise) sowie
- » alltägliches Freizeitverhalten im Wohnumfeld und spezielle Marktsegmente (z. B. Freizeitwohnsitze).

Die ermittelten Ausgabenwerte stellen die Gesamtausgaben pro Tag und Person dar. Sie beinhalten alle Ausgaben der Radgäste – z. B. für Gastronomie, Verpflegung mit Lebensmitteln während der Fahrt – sowie Ausgaben, welche während des Aufenthalts zusätzlich anfallen – z. B. für die Unterkunft oder den Einzelhandel. Die dargestellten Ausgaben sind sowohl ortsspezifisch (Sachsen) als auch aktivitätsspezifisch (Radfahren) ermittelt worden.

Dabei wird unterschieden in Radtourismus im engeren sowie im weiteren Sinn:

- » Der **Radtourismus im engeren Sinn** umfasst all jene Radgäste, deren Hauptmotiv des Aufenthalts das Radfahren darstellt.
- » Ergänzend umfasst der **Radtourismus im weiteren Sinn** auch Radtouren, die während eines Aufenthalts mit einem anderen Hauptmotiv durchgeführt werden.

Volumen und Umsätze

Insgesamt verbringen Gäste mit dem Reisemotiv Radfahren jährlich 9,8 Millionen Aufenthaltstage in Sachsen. Davon entfallen gut 7,5 Millionen auf den Radtourismus in engeren Sinn, 2,2 Millionen dieser Aufenthaltstage erfolgen durch Übernachtungsgäste in Beherbergungsbetrieben. Knapp 300.000 Aufenthaltstage entfallen auf Radgäste, die Verwandte, Bekannte und Freunde besuchen. Bei fast 5,1 Millionen Aufenthaltstagen handelt es sich um radtouristisch geprägte Tagesausflüge. Für den Radtourismus im weiteren Sinn beläuft sich die Summe der Aufenthaltstage auf knapp 2,3 Millionen. Sie gliedern sich in 1,7 Millionen Aufenthaltstage im Übernachtungsgewerbe und nahezu 600.000 Aufenthaltstage bei Verwandten, Bekannte und Freunde.

Bei durchschnittlichen Gesamt-Tagesausgaben pro Person von 105 Euro unter den Übernachtungsgästen, von 27,50 Euro bei den Tagesgästen und von 25,70 Euro unter den Gästen von Verwandten, Bekannten und Freunden ergibt sich ein jährlicher Brutto-Umsatz durch den Radtourismus im engeren Sinn in Höhe von 377,8 Millionen Euro (siehe nachstehende Tabelle 2). Der Brutto-Umsatz durch den Radtourismus im weiteren Sinn beläuft sich auf jährlich 190,5 Millionen Euro. Insgesamt verzeichnet der Radtourismus im Freistaat damit einen Brutto-Umsatz von 568,3 Millionen Euro – rund sechs Prozent des Wirtschaftsfaktors Tourismus in Sachsen. Der Biketourismus kommt noch hinzu.

	ÜN-Gäste	Tagesgäste	VFR ²¹ -Gäste	gesamt
Aufenthaltstage (Mio.)	2,20	5,06	0,28	7,54
	1,67		0,59	2,26
Summe Aufenthaltstage	3,87	5,06	0,87	9,80
Ø Tagesausgaben (€)	105,00	27,50	25,70	
Brutto-Umsatz (Mio. €)	231,6	139,0	7,2	377,8
	175,3		15,2	190,5
Summe Brutto-Umsatz	406,9	139,0	22,4	568,3

Tabelle 2. Tagesausgaben und Wertschöpfung nach Gästegruppen 2024

Quelle: absolutGPS und dwif 2025

■ Radtourismus im engeren Sinn; ■ Radtourismus im weiteren Sinn

Der Gesamtumsatz durch den Radtourismus in Sachsen führt zu Wertschöpfung in drei Hauptgruppen:

- » **Gastgewerbe:** Ausgaben in Betrieben des Beherbergungs- und Gaststättengewerbes
- » **Einzelhandel:** Ausgaben im Lebensmitteleinzelhandel und weiteren Bereichen des Einzelhandels
- » **Dienstleistungen:** Ausgaben in allen Bereichen außerhalb des Gastgewerbes und Einzelhandels, z. B. ÖPNV-Nutzung, Eintrittsbühren, Gästekarten, Wellnessangebote etc.

Insgesamt entfallen 55,5 Prozent, also 315,2 Millionen Euro der Bruttoumsätze durch den Radtourismus auf das Gastgewerbe. Der zweitgrößte Anteil wird mit 25,7 Prozent bzw. 146,3 Millionen

²¹ Reisen zu Verwandten, Bekannten und Freunden

Euro Umsatz durch den Einzelhandel erwirtschaftet. Weitere 106,8 Millionen Euro (18,8 %) entfallen auf Dienstleistungen (vgl. Abbildung 3).

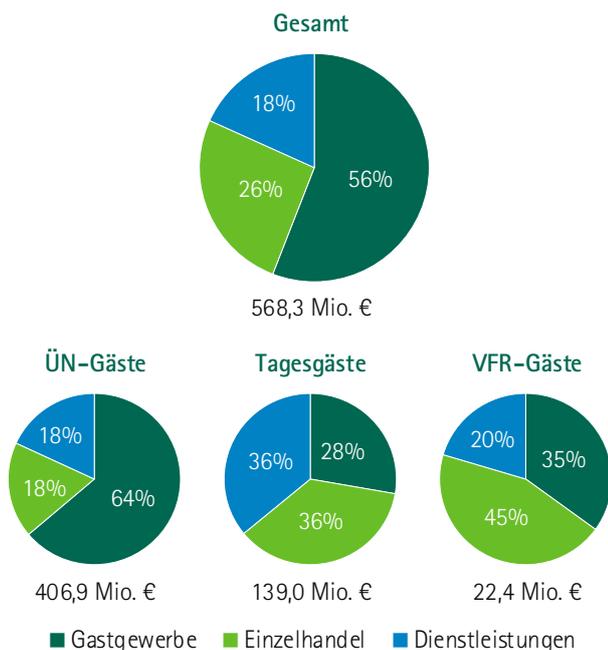


Abbildung 3. Umsatzverteilung nach Bereichen (in %) und Gästegruppen
Quelle: absolutGPS und dwif 2025

Wie immer ist der Umsatzanteil des Gastgewerbes bei Übernachtungsgästen auch in Sachsen deutlich höher als bei den Tagesgästen. Letztere verpflegen sich nur, aber nächtigen nicht.

Für die Übernachtungsgäste entfallen fast zwei Drittel der Umsätze (63,8 %) auf das Gastgewerbe. Zu jeweils 18,1 Prozent profitieren Einzelhandel und die Anbieter von Dienstleistungen. Die Struktur der Ausgaben der Tagesgäste und der VFR-Gäste ähneln sich. Etwa 45 Prozent der Ausgaben entfallen auf den Einzelhandel (45 bzw. 44,6 %). Die Umsätze im Gastgewerbe liegen bei einem guten Drittel (34,4 bzw. 35 %). Die Dienstleistungsbetriebe profitieren von etwa einem Fünftel der Ausgaben (20,6 bzw. 20,4 %).

Wirtschaftsfaktor Radtourismus im Freistaat im Vergleich

Unter den Bundesländern liegen auch von Baden-Württemberg die radtouristischen Umsätze aus dem Jahr 2024 vor. Sie lagen bei 2,23 Milliarden Euro, also in etwa dem Vierfachen des sächsischen Niveaus. Aus Mecklenburg-Vorpommern liegen die Werte für das Jahr 2022 vor. Die damals erwirtschafteten radtouristischen Umsätze von 1,26 Milliarden Euro entsprechen 2024 inflationsbereinigt 1,43 Milliarden Euro.

Dabei gilt es zu beachten, dass die radtouristische Nachfrage in Deutschland 2022 aufgrund der COVID19-Pandemie je nach Region etwa 15 bis 30 Prozent über dem langjährigen Mittel lag. Es erscheint plausibel, dass Mecklenburg-Vorpommern unter Normalbedingungen 2022 »nur« eine Milliarde Euro im Radtourismus

umgesetzt hat. Das entspricht nach der Kaufkraft von 2024 1,14 Milliarden Euro. Der Freistaat liegt also etwa bei der Hälfte des Niveaus von Mecklenburg-Vorpommern.

Radtouristischer Einkommensbeitrag und Beschäftigung

Auf Basis der radtouristischen Brutto-Umsätze lassen sich wichtige Kennzahlen für den radtouristischen Einkommensbeitrag und die Beschäftigungseffekte berechnen:

- » Der **Bruttoumsatz** von 568,3 Millionen Euro beschreibt die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus. Er wird durch die Multiplikation der Anzahl an Übernachtungen bzw. Aufenthaltstagen pro Jahr mit den jeweiligen Tagesausgaben berechnet wie in Tabelle 2 auf Seite 27 erfolgt.
- » Der **Nettoumsatz** bezeichnet den Bruttoumsatz abzüglich der abzuführenden Umsatzsteuer. Er beträgt 2024 550,1 Millionen Euro aus dem Radtourismus in Sachsen. Die Umsatzsteuer betrug 68,2 Millionen Euro. Sie fließt als Gemeinschaftssteuer teils in die Kassen der Kommunen, der Länder und des Bundes. Abzüglich der Vorsteuer fließt sie in das radtouristische Steueraufkommen ein (siehe unten).
- » Das **Einkommen der ersten Umsatzstufe** wird durch die Multiplikation der Nettoumsätze mit der regionsspezifischen Wertschöpfungsquote errechnet. Sie wird aus branchenspezifischen Betriebsvergleichen abgeleitet und gibt an, welcher Anteil des Nettoumsatzes unmittelbar zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen, d. h. lokalem Einkommen, wird. Damit gibt der Wert die direkte Einkommenswirkung für die vom Tourismus profitierenden Unternehmen an. 162,7 Millionen Euro wurden hier 2024 durch den sächsischen Radtourismus erwirtschaftet.
- » Die **Vorleistungen** von 337,4 Millionen Euro beschreiben die verbleibende Differenz zwischen Nettoumsatz und dem Einkommen der ersten Umsatzstufe. Hierzu zählen alle Vorleistungen, die für die touristische Dienstleistungsqualität verwendet werden.
- » Aus der Differenz zwischen Nettoumsatz und den Einkommen der ersten Umsatzstufe sowie deren Multiplikation mit der Wertschöpfungsquote ergibt sich das **radtouristische Einkommen der zweiten Umsatzstufe** (indirektes Einkommen) von 101,2 Millionen Euro im Jahr 2024. Diese Umsätze verbleiben in Sachsen, fließen also nicht für Vorleistungen aus anderen Regionen ab.

Der **touristische Einkommensbeitrag von 263,9 Millionen Euro** ist die Summe der Einkommensbeiträge aus der ersten und zweiten Umsatzstufe. Er beschreibt die gesamte Wertschöpfung aus dem sächsischen Radtourismus. Er entspricht einem Äquivalent von rund 10.800 Personen, die durch den Radtourismus ein durchschnittliches Primäreinkommen pro Kopf und Jahr²² beziehen können.

Dieser Wert gibt nicht an, wie viele Personen tatsächlich im Radtourismus beschäftigt werden. Eine exakte Bestimmung der Beschäftigungswirkung des Radtourismus wäre nur mit aufwendigen Primärerhebungen möglich, da viele Personen nur anteilig

²² Der gewichtete Referenzwert für den Freistaat liegt für das Jahr 2024 bei 24.431 Euro. Vgl. hierzu Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, Statistische Ämter der Länder; Einkommen der privaten Haushalte in den

kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands 1995 bis 2022, Reihe 2, Kreisergebnisse Band 3, Stuttgart 2024.

vom Radtourismus leben (Verkaufspersonal im Einzelhandel bedient auch Einheimische, Servicepersonal in der Gastronomie kümmert sich nicht nur um touristische Gäste etc.).

Die öffentlichen Haushalte profitieren von einem radtouristisch induzierten **Steueraufkommen in Höhe von mindestens 53,4 Millionen Euro** aus der Umsatzsteuer (abzüglich Vorsteuer) sowie der Einkommensteuer in der ersten Umsatzstufe. Davon kommen 5,7 Millionen Euro den sächsischen Kommunen zugute. 24 Millionen Euro erhielt das Land und weitere 23,8 Millionen Euro gingen an den Bund.

Nach Berlin ist der Freistaat das zweitgrößte Empfängerland im Rahmen des Finanzkraftausgleichs und der Bundesergänzungszuweisungen. Tatsächlich fallen die Werte für die Kommunen und das Land deshalb höher aus als hier dargestellt. Darüber hinaus entstehen aus dem Radtourismus im Freistaat zusätzliche Steueraufkommen – unter anderem durch die Beherbergungs-, Körperschafts-, Grund-, Gewerbe- und Einkommensteuer. Dazu sind weitere Gebühren- und Beitragseinnahmen, z. B. aus Kur- und Gästetaxen zu rechnen.

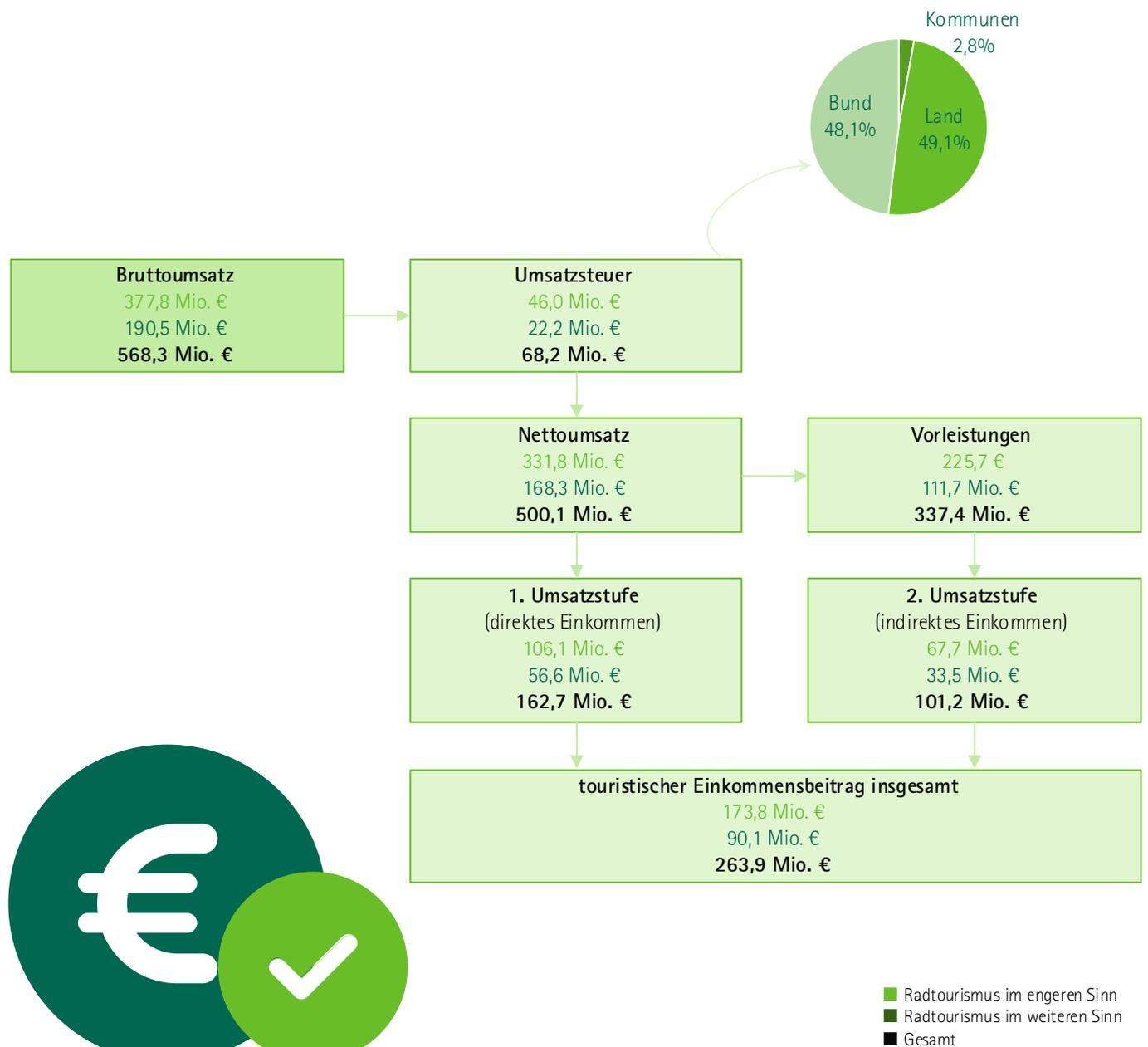


Abbildung 4. Wirtschaftliche Kennzahlen zum Radtourismus in Sachsen
Quelle: absolutGPS und dwif 2025





Zukunftsmusik: Wo Rad- und Biketourismus hinsteuern

Die Ausgangslage für den Rad- und Biketourismus ist in Deutschland allgemein und in Sachsen im Speziellen vielversprechend. Verschiedene, teils sehr dynamische Entwicklungen im Tourismus und in der Gesellschaft wirken auf das Marktgeschehen in den nächsten Jahren. Es hilft, sie bei der Weiterentwicklung des Angebots in Sachsen zu berücksichtigen.



- » Im Kontrast zur Urbanisierung und Technisierung, bietet die Rückbesinnung auf die Natur Raum für kleine und große Fluchten. Der Aktiv- und Naturtourismus profitiert davon.
- » Die Einwohnerschaft Deutschlands altert. Viele Menschen gehen in Rente oder Pension und fühlen sich noch entdeckungsfreudig. In der Folge werden die Babyboomer eine enorme Nachfrage für bezahlbaren Urlaub im Deutschlandtourismus bis etwa 2040 verursachen.
- » Schrittweise fokussieren sich das Leben und Wirtschaften auf eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes – der Langsamverkehr profitiert davon, auch auf Reisen.
- » Vollintegrierte E-Bikes (Antrieb, Komponenten, Navigation) werden zum neuen Standard und machen absehbar das Gros der eingesetzten Flotte aus. Mit ihnen wird das Fahren komfortabler und die möglichen Reichweiten für Mensch und Fahrzeug steigen. D. h. Destinationsgrenzen verschwimmen weiter und Transitstrecken werden für einen Teil der Gäste müheloser.
- » Die einzelnen Kontaktpunkte in der Customer Journey werden immer digitaler. Die Marktbearbeitung reift. Das ermöglicht einerseits zielgenauere Botschaften und mit dem passenden Produkt mehr Erfolg. Es verlangt gleichzeitig eine höhere Spezialisierung der im Marketing Tätigen. Der Aufwand der Medienproduktion und die Kosten der Kundenwerbung steigen.
- » Die Medien- und Werbewelt entwickelt sich rasant – befeuert durch den Einsatz künstlicher Intelligenz. Für viele Gäste führt das zu noch mehr Informationsflut, aber auch zu einem wachsenden Anspruch an Qualität und Relevanz. Plattformen und Marken, die diese Erwartungen bedienen können und über die nötigen Ressourcen verfügen, um die gesamte Klaviatur der Medien zu bespielen, werden künftig noch mehr im Vorteil sein. Diese Entwicklung ist bereits spürbar – und sie wird sich verstärken, wenn KI-basierte Assistenten künftig auf Anbieter- und Gästeseite die Reiseplanung und Buchung zunehmend selbstständig übernehmen.
- » Wenn online alles perfekt erscheint und immer verfügbar ist, wo liegen dann Differenzierungsmöglichkeiten? Voraussichtlich im Kontakt vor Ort. Echte Gastfreundschaft und die Qualität an den physischen Kontaktpunkten werden eine Renaissance erleben. Echte, nahbare Menschen, Erlebnisse und Marken bieten Orientierung.
- » Mit den Generationen Y und Z wachsen sukzessive zwei Altersgruppen nach, bei denen erstmals Erlebnisse höher bewertet werden als Besitz. Erinnerungen werden zum neuen Statussymbol – sei es das Festival-Wochenende mit Freunden, die mehrtägige Biketour oder das spontane Mikro-Abenteuer mit dem Fahrrad vor der eigenen Haustür.
- » Die Infrastruktur im Raum und bei den Gastgebern kommt in den »neuen« Bundesländern langsam in die Jahre. Gleichzeitig geraten private und öffentliche Finanzen zunehmend unter Druck. Um die notwendige Qualität im Tourismus langfristig zu sichern, gilt es, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen. Gästetaxe und Tourismusabgabe bieten dafür ein erhebliches Potenzial.
- » Nicht zuletzt die Mobilität wird von der Technologisierung massiv profitieren. Autonom fahrende (Klein)Busse, Taxis und Privat-PKW erlauben es, sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum ein wesentlich dichteres und nutzerzentrierteres Mobilitätsangebot zu machen. Die im Fahrradtourismus mit großer Leidenschaft diskutierten Herausforderungen rund um den ÖPNV (z. B. Abdeckung, Taktung, Fahrradmitnahme) werden an Relevanz verlieren.
- » Der Natur- und Aktivtourismus, ob Wintersport, Wandern, Radfahren oder Mountainbiken, ist den Elementen ausgesetzt. Weniger zuverlässige meteorologische Saisonverläufe sowie das vermehrte Auftreten von Starkwetterereignissen stellen wachsende Herausforderungen für die Infrastrukturplanung und Gästeinformation dar. Fortschritte bei langfristig präzisen, lokal zugeschnittenen Wetterprognosen können diese Risiken künftig zumindest teilweise abfedern.
- » Gesundheit und Prävention gewinnen gesellschaftlich und wirtschaftlich weiter an Bedeutung – etwa durch den Ausbau der Primärprävention und betrieblicher Gesundheitsvorsorge. Die Digitalisierung eröffnet dabei neue Möglichkeiten für individuell zugeschnittene Angebote. Der Rad- und Biketourismus als gelenkschonende, moderat belastende Aktivität kann hier von gezielt profitieren – insbesondere für die Profilierung der sächsischen Kur- und Erholungsorte bieten sich Chancen.



Strategische Impulse und Empfehlungen

Der Wettbewerb steigt, denn viele Regionen im In- und Ausland investieren analog zum Freistaat in den Ganzjahrestourismus einschließlich Radfahren und Biken.

Ausgehend von einer vielversprechenden Marktlage (vgl. S. 9 ff.) lassen kraftvolle Veränderungen in der Gesellschaft und im Marketing allgemein sowie im Fahrradfahren und Aktivtourismus im Besonderen (vgl. S. 30 f.) anspruchsvolle Jahre erwarten. Technische Grundlagen verändern sich derzeit extrem schnell. Die Entwicklung ist nur bedingt vorhersagbar. Die Nachfrage wird sich spürbar verlagern – nicht zuletzt durch den demografischen Wandel und das Ausscheiden geburtenstarker Jahrgänge aus dem Berufsleben. Die finanziellen Spielräume sind begrenzt.

Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse der Untersuchung aus dem Jahr 2024: Völlig unabhängig von der Einschätzung zum Radverkehr allgemein (vgl. S. 25) hat Sachsen rad- und biketouristisch insbesondere hinsichtlich ausgewählter Angebote eine ermutigende Ausgangslage. Viel zu wenige Menschen wissen davon.

Vor diesem Hintergrund ist es zielführend, den Rad- und Biketourismus in Sachsen konzentriert, robust, aktions- und reaktionsfähig aufzustellen. Die smarte und resiliente Weiterentwicklung des Rad- und Biketourismus ist das Gebot der Stunde.

Handlungsmaxime Radtourismus

Im Rahmen einer Best-of-Strategie werden die existierenden und neuen radtouristischen Angebote in Sachsen in Wert gesetzt. Das Reiseland Sachsen bietet sehr gute Radtourismus-Erlebnisse. Sie werden mit dem Kultur-, Aktiv- und Städtetourismus verknüpft.

Bestehende Leuchtturmangebote wie Elberadweg, Oder-Neiße-Radweg oder Blockline haben sich am Markt unabhängig von etwaigen Unzulänglichkeiten im Gesamtnetz bewährt. Auf diesen Erfolgen und Erfahrungen kann aufgebaut werden. Priorität haben:

Konzentration auf das touristisch Erfolgversprechende

Die Hauptaufgabe des Rad- und Biketourismus ist es, den Radgästen heute und in Zukunft tourismuswirtschaftlich wirksame Erlebnisse zu ermöglichen. Dies gilt sowohl für Tagesausflüge als auch für Übernachtungsreisen. Dafür sind die Verantwortlichen auf die vorhandenen infrastrukturellen und räumlichen Gegebenheiten angewiesen.

Die Inwertsetzung eines gut ausgebauten und gepflegten Radverkehrsnetzes bietet Touristikern andere Möglichkeiten als wenn dies nicht der Fall ist. Eine landesweite dauerhafte Messung des Radverkehrs wie in Hessen an 500 Standorten, davon etwa die Hälfte mit radtouristischer Bedeutung, bieten den Produktmanagern in den Destinationen ein ständiges Feedback über die Nutzung ihres Angebots und hilft bei der Weiterentwicklung.

Diese Voraussetzungen sind im Freistaat derzeit nicht gegeben. Gleichwohl besteht ausgehend von der hohen Erlebnisqualität, den sehr guten Bewertungen der Radgäste und dem Vorsprung im Mountainbikeangebot großes Potenzial für einen sächsischen Weg im Rad- und Biketourismus.

Um dieses Potenzial gezielt zu nutzen, gilt es, gemeinsam mit den zuständigen Ministerien und weiteren Akteuren die Rahmenbedingungen für ein fahrradfreundliches Sachsen weiter zu verbessern sowie vorhandene Synergien – etwa mit dem Städte- und Gesundheitstourismus, der Fahrradwirtschaft, dem Mobilitätssektor oder der Wirtschaftsförderung – gezielt zu nutzen.

- » die marktgerechte Aufwertung und Pflege einer Auswahl überzeugender Angebote mit Übernachtungspotenzial in allen Destinationen – verbunden mit einem systematischen Qualitätsmanagement
- » die kraftvolle Vermarktung des Angebots im In- und Ausland zur Gewinnung neuer Gäste
- » die Stärkung der Strukturen, Zusammenarbeit und Kompetenz im Radtourismus sowie ein zentrales Umsetzungsmanagement. Darauf aufbauend erfolgt die Mitarbeit der touristischen Akteure bei der Verbesserung des Radverkehrs insgesamt.

Handlungsmaxime Biketourismus

Der strategische Ansatz für den Biketourismus unterscheidet sich aufgrund der Ausgangslage (vgl. Besucherinteresse, S. 11) deutlich vom Radtourismus.

Ziel ist und bleibt es, den Freistaat zu einer führenden grenzübergreifenden Destination weiterzuentwickeln, wie durch die »Tourismusstrategie Sachsen 2025« (2019), die »Fachplanung Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen« (2021), den »Masterplan Tourismus Sachsen« (2023) unter Beteiligung und Zeichnung der

Ressorts vereinbart. Die Umsetzung des Masterplan Tourismus wurde durch den Koalitionsvertrag für die 8. Legislaturperiode des Sächsischen Landtages 2024 bis 2029 bekräftigt.

Das vereinbarte Ziel ist nur dann weiter realistisch, wenn die »Fachplanung Mountainbike-Tourismus im Freistaat Sachsen« nicht nur zwischen den touristischen Akteuren, sondern wie konzipiert in fördernder Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts der Staatsregierung marktgerecht umgesetzt wird.

Bei der Umsetzung der Fachplanung Mountainbike-Tourismus haben Stand Frühjahr 2025 nach Einschätzung der Arbeitsgruppe »Mountainbike-Tourismus in Sachsen« und der »Sächsischen Netzwerkstelle für Mountainbike-Tourismus« folgende Handlungsschwerpunkte Priorität:

- » die **Verbesserung der biketouristischen Rahmenbedingungen**²³ – um infrastrukturell weiter entwicklungsfähig sowie für Initiatoren und Betreiber attraktiv zu sein, mit dem Ziel der Verstärkung der initiierten Strukturen;

- » die **marktorientierte Produkt(weiter)entwicklung** – um den erarbeiteten Vorsprung der Angebote zu halten, sie nachfragegerecht zu verbessern und mit neuen Reiseanlässen das Portfolio zu vervollständigen;
- » der **Ausbau der Vermarktung** – um den Biketourismus weiter als progressiven aktivtouristischen Imageträger für den Freistaat nutzen zu können
- » die **schrittweise Qualitätsverbesserung im Betrieb** – um die Leistungsfähigkeit an allen Kontaktpunkten und die Wertschöpfung kontinuierlich zu steigern.

Grundsätze für die Entwicklung des Rad- und Biketourismus

- » Nicht verstecken: Innerhalb der jeweiligen Handlungsmaxime anspruchsvoll agieren, kurzfristige gemeinsame Erfolge schaffen und langfristig unbeirrt voran gehen.
- » Kurs halten: Primärer Fokus auf die Entwicklung und Vermarktung von rad- und biketouristischen Angeboten – bestenfalls verzahnt mit kultur- und aktivtouristischen Highlights in der Region.
- » Mit der Zeit gehen: E-Bikes als den neuen Standard annehmen – vollintegriert mit hoher Reichweite.
- » Großräumig und grenzübergreifend planen und handeln.
- » Genau zielen und dranbleiben: Angebote für spezialisierte Zielgruppen und Motive wie Familien, Genuss, Rennrad, MTB, Gravel schaffen. Sie entwickeln sich weiter? Unsere Angebote auch!
- » Langen Atem beweisen: Solange die Angebote tourismuswirtschaftlich erfolgreich funktionieren und ihre Aufgabe(n) erfüllen, besteht keine Eile. Im Gegenteil, die Umsetzung von Strategien braucht Zeit.
- » Gut strukturiert und eng vernetzt vor Ort: Die Netzwerke immer weiter ausbauen, intensiv mit den Betrieben und Einheimischen zusammenarbeiten.
- » Voneinander lernen: Erfolgsmodelle adaptieren²⁴, sächsisch interpretieren und zeigen, dass es geht. Vielleicht geht dann künftig noch mehr.
- » Ziele und Kennzahlen vereinbaren, Fortschritt messen und ... Erfolge feiern!
- » Berechtigte Ansprüche formulieren – und trotzdem nicht bremsen. »Wir Rad- und Biketouristiker nutzen, was es gibt, und fordern, was wir für die Erfüllung unserer Aufgaben brauchen.«
- » Die tourismuswirtschaftliche Perspektive bei allen Initiativen, die den Radverkehr und den Umweltverbund insgesamt stärken, einbringen – sofern direkt oder indirekt positive Effekte für das touristische Angebot oder die touristischen Strukturen wahrscheinlich sind.
- » Gemeinsam zum Ziel: Immer dort zusammenarbeiten, wo sich Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus sinnvoll ergänzen – um Synergien gezielt zu nutzen und gemeinsam voranzukommen.

Kurzum: die eigenen fahrradtouristischen Aufgaben gut erfüllen – und gemeinsam die Rahmenbedingungen für Rad, Bike und unsere Gäste verbessern.

²³ Derzeit sind die Wettbewerbsbedingungen für die Akteure aus dem Freistaat sehr beschränkend gestaltet. Die Regeln fallen deutlich restriktiver als bei den bayrischen und tschechischen Nachbarn oder dem für die 2-Meter Regel bekannten Beispiel Baden-Württemberg aus.

²⁴ Ob von anderswo oder aus anderen Fachbereichen wie digitale Vermarktung und Vertrieb, Nachhaltigkeit usw. Vermehrte Anwendungen für den Rad- und Biketourismus finden, statt das Rad neu zu erfinden.



Ziele und Aufgaben für die Entwicklung des Radtourismus in Sachsen

Die kommenden Jahre werden anspruchsvoll und hochdynamisch (vgl. S. 30). Dem trägt der Masterplan Tourismus Rechnung. Auch die Rad- und Biketourismus-Strategie berücksichtigt diese Vorzeichen.

Der im vorherigen Kapitel (»Strategische Impulse und Empfehlungen«) skizzierte Ansatz ermöglicht es den Akteuren im sächsischen Rad- und Biketourismus, die Chancen des Segments im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu verwirklichen und sich zielgerichtet auf die künftigen Entwicklungen einzustellen.

Das pointierte, auf die Gäste und die Leistungsfähigkeit ausgerichtete Vorgehen führt zu einem auskömmlichen und wirkungsvollen Fahrradtourismus an den gewählten Schwerpunkten. Es zählt auf das Profil des Freistaats ein und formt das Bild des Reiselands Sachsen weiter.

Für die folgenden drei Handlungsfeldern liegen Zielstellungen und Empfehlungen vor:

- » Handlungsfeld 1: Produktportfolio – die marktorientierte Entwicklung neuer und Weiterentwicklung existierender Angebote bzw. Produkte ist die Basis der Wertschöpfung.
- » Handlungsfeld 2: Tourismusmarketing – eine ebenenübergreifend gut abgestimmte und fokussierte Marktbearbeitung fördert die Nachfrage im sächsischen Rad- und Biketourismus.
- » Handlungsfeld 3: Strukturen und Kompetenzen – ihre Weiterentwicklung ist die Grundlage für überzeugende Reiseanlässe und erfolgreiches Marketing.



Handlungsfeld 1: Produktportfolio

Begeisternde Erlebnisse und Angebote im Rad- und Biketourismus – dafür steht Sachsen! Wenn das Feedback der Gäste sinngemäß »Wow, so gut ist Radurlaub in Sachsen?!« lautet, dann ist dieser Anspruch erfüllt.

Das strategische Vorgehen (vgl. S. 35) führt zu einer Hierarchisierung des Angebots, wie es in der Marktbearbeitung z. T. schon praktiziert wird. Es ermöglicht eine Orientierung der Destinationen an ihrem schon bestehenden Profil und eine Spezialisierung auf verschiedene Zielgruppen. Entwickeln sich z. B. die einen weiter noch stärker im Mountainbiken, spielen die anderen geschickt die Kombination aus Städtetourismus per Fahrrad in Verknüpfung zu den Ausflugszielen in der Umgebung.

Top-Angebote prägen das Bild

Die rad- und biketouristischen Top-Angebote (Erlebnisse, Betriebe, Veranstaltungen) sind die Leitprodukte des Freistaats. Sie stehen prototypisch für das Radfahren und Biken in Sachsen.

Sie ragen überregional heraus und ziehen die Aufmerksamkeit potenzieller Rad- und Bikegäste auf den Freistaat und sein gesamtes fahrradtouristisches Angebot. Die Top-Angebote sind die Aufmerksamkeitsgewinner für Sachsen. Toll, wenn sie auch Volumenbringer sind – das müssen sie aber nicht sein, wenn sie als Differenzierungsmerkmal das rad- und biketouristische Bild von Sachsen prägen. Nach innen dienen sie als Vorbild für das Netzwerk.

Die grenzübergreifenden Radfernwege (Elberadweg, D-Route 10; Oder-Neiße-Radweg, D-Route 12; Iron Curtain Trail) zählen in diese Liga. Gleiches gilt für die Bikewelt Schöneck, den Stoneman Miriquidi, das TrailCenter Rabenberg oder die Blockline.

Neue Entwicklungen und Ideen haben das Potenzial zum Top-Angebot: Dazu zählen der RockHead als Gravelbike-Tourenangebot zwischen Oberlausitz und Sächsischer Schweiz, die Radregion Oberlausitz oder neue Gravelbike-Strecken im Vogtland und in Dresden Elbland. Mit Velosax liegt ein Konzept für ein sachsenweites Rennrad- und Gravelbike-Produkt vor. Eine sächsische, grenzübergreifende Gravity Card kann das Angebot entlang des Kamms im Herzland des Bike:Belts bündeln.

Standort-Angebote pushen die Wertschöpfung

Die Leitprodukte lenken die Aufmerksamkeit auf den Rad- und Biketourismus in Sachsen. Sie werden ergänzt durch rad- und biketouristische »Kompetenzbeweise«. Dabei handelt es sich um drei bis sieben spezialisierte Orte oder Betriebe in allen Destinationen. Häufig bieten sich die Kur- und Erholungsorte an. Hier gehen der Gesundheits- und Fahrradtourismus Hand in Hand.

Für den jeweiligen Standort sind vier bis sieben Tages-Erlebnistouren vorgeplant, die die Region für die jeweilige Zielgruppe erschließen. Ein qualitativ ansprechendes SachsenNetz Rad ist dabei als touristisches Hauptwegenetz eine essentielle Grundlage, ergänzt durch Wege im Wald sowie ansprechende Trails.

Zur Erhöhung der Wertschöpfung liegt der Fokus darauf, Übernachtungsgäste aus dem Markt der Regionradgäste zu gewinnen. Das umgeht das sich schon heute abzeichnende Dilemma, dass die Betriebe immer weniger gern Aufenthalte für nur eine Nacht verkaufen.

Geschickt geplante Transferstrecken (v. a. E-Bike), der Einbezug des ÖPNV und Shuttledienste erlauben selbst auf längeren Routen wie Blockline oder Stoneman die Übernachtung an einem Ort.

Das Gesamtpaket überzeugt

Durch die Konzentration auf Top-Angebote und Kompetenzbeweise ist die Produkt(weiter)entwicklung machbar und eine Qualitätsverbesserung auf ausgewähltem Raum und für eine fokussierte Servicekette zu erreichen.

Ziel ist es, dass das Leistungsbandel Übernachtungsgäste im Wettbewerbsvergleich überzeugt. D. h. neben den Basisfaktoren Wege- und Beschilderungsqualität gilt die Aufmerksamkeit v. a. der Erlebnis- und Servicequalität. Sie entsprechen der jeweilig gewünschten Zielgruppe.

Das Angebot ermöglicht gute, berührende und erholsame Tage auf dem Fahrrad. Das Besondere der Region wird genutzt: attraktive Kultur-, Natur- und Aktivangebote, so nah wie nirgends in Deutschland beieinander²⁵, werden geschickt zu fahrradtouristischen Angeboten verknüpft. Der Fokus auf E-Bikes hilft – ein paar Kilometer mehr (auch zu einem offenen Gasthof), sind dann kaum noch eine Hürde.

Auf Rad- und Bikegäste spezialisierte Übernachtungsbetriebe²⁶, genügend und zeitgemäße Leihräder, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lademöglichkeiten für E-Bikes runden das Angebot ab.

Jede Destination hat schon heute engagierte, hochkompetente Betriebe, die dieses Geschäft im Schlaf beherrschen. Mit ihnen zusammen lassen sich die Stärken gezielt (weiter) entwickeln.

²⁵ <https://hochschalten.jetzt/markentreiberanalyse>

²⁶ Bestenfalls ADFC-zertifiziert (»Bett+Bike«).

Top-Angebote

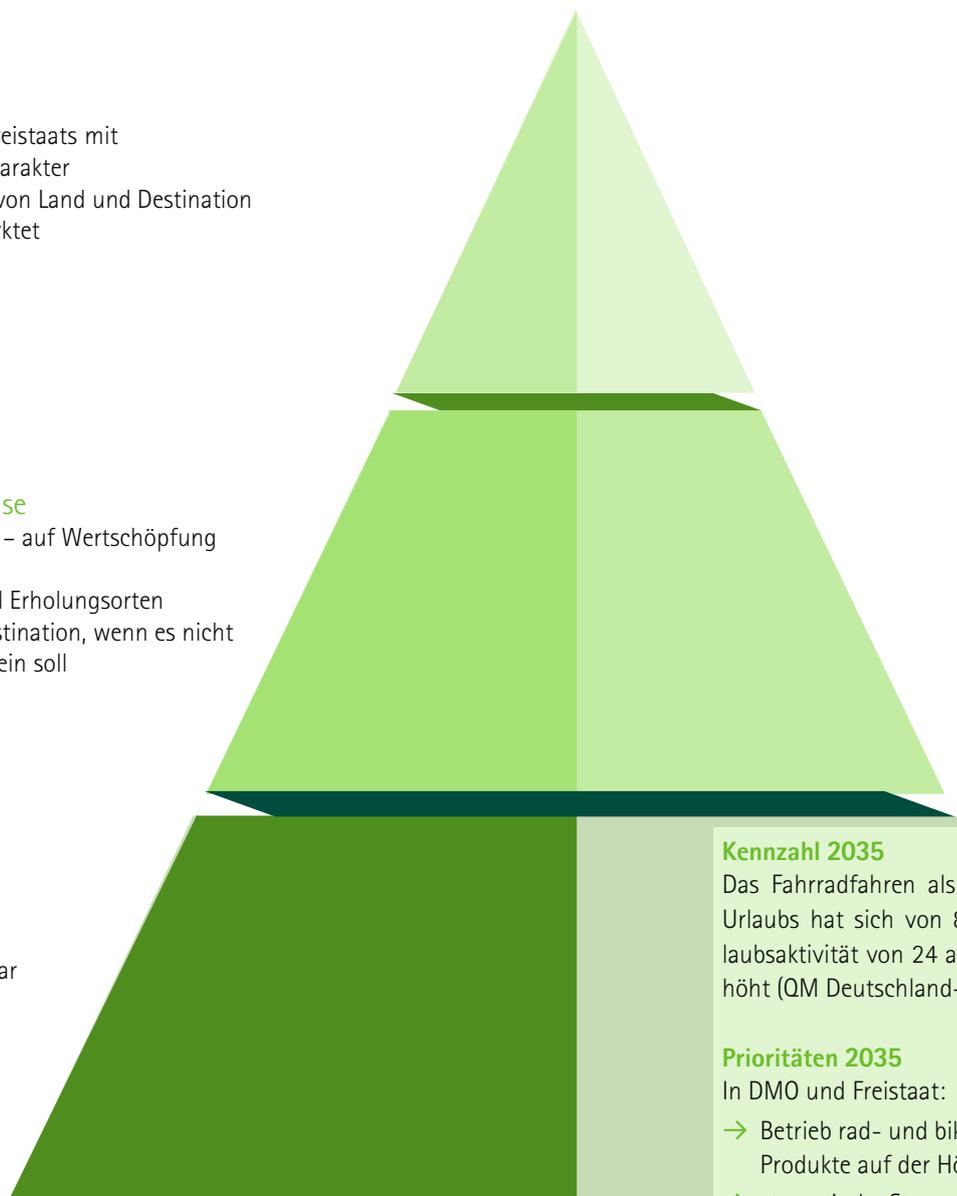
- Leitprodukte des Freistaats mit Differenzierungscharakter
- prägen das Image von Land und Destination
- gemeinsam vermarktet

Kompetenzbeweise

- Standorterlebnisse – auf Wertschöpfung ausgerichtet
- häufig an Kur- und Erholungsorten
- Auswahl in der Destination, wenn es nicht das Top-Angebot sein soll

Netz

- Basisangebot
- nur digital verfügbar
- kein touristischer Schwerpunkt



Kennzahl 2035

Das Fahrradfahren als Hauptmotiv des Urlaubs hat sich von 8 auf 12, als Urlaubsaktivität von 24 auf 34 Prozent erhöht (QM Deutschland-Tourismus).

Prioritäten 2035

In DMO und Freistaat:

- Betrieb rad- und biketouristischer Produkte auf der Höhe der Zeit
- strategische Steuerung und klare Differenzierung des Produktportfolios
- Nutzung der Synergien an den Schnittstellen zu Aktiv-, Städte- und Kulturtourismus sowie zu den Nachbarn



Handlungsfeld 2: Tourismusmarketing

Gäste, die Sachsens Leuchttürme per Rad oder Bike schon erlebt haben, sind regelmäßig begeistert. Diese Botschaft sollte viel mehr Menschen erreichen. »Ich will nach Sachsen«, lautet die Devise. Den Ruf des Freistaats als Aktiv- und Bikeland weiter zu fördern und zu prägen – das ist die gemeinsame Aufgabe. Im Konzert aller Ebenen führen Vermarktung und Vertrieb dann zur Buchung einer Radreise im Freistaat.

Fokus Übernachtungstourismus

Etwa 70 Prozent der heutigen Radtourismus-Gäste, insbesondere auf Tagesausflügen, kommen aus Sachsen. Für die Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur sind sie essentiell. Im Bereich des Mountainbiketourismus ist der Einzugsbereich schon heute weitaus größer. Hier kommen die Besucher aus dem gesamten Bundesgebiet und Ausland. Dies gelingt ebenso Top-Angeboten wie dem Elberadweg.

Aus Sicht des Wirtschaftsfaktors Rad- und Biketourismus sind Übernachtungsgäste, bestenfalls von außerhalb Sachsens besonders erstrebenswert. Sie bringen frische Mittel und eine hohe Wertschöpfung in den Freistaat. Sie berichten von ihren Erfahrungen in ihren Freundes- und Bekanntenkreisen zuhause.

Im Sinne einer konzentrierten Marktbearbeitung stehen Übernachtungsgäste für die Top-Angebote und die Kompetenzbeweise im Mittelpunkt des Marketing. Die Botschaften erreichen dabei ohne besondere Schwerpunktsetzung häufig auch potenzielle Tagesgäste.

Zusammen zum Gipfel

Neben der TMGS, den Destinationen, Betrieben und Kommunen werben auch Reiseveranstalter, Großschutzgebiete sowie Verkehrsträger und -verbünde für den Radtourismus in Sachsen.

Diese Liste ist nicht vollständig. Fahrräder und Bikes stehen auch im Mittelpunkt von Formaten und Kampagnen der Dachmarke des Freistaates (»So geht Sächsisch.«), der einheimischen Fahrradwirtschaft, des Handels oder des Standortmarketings der Wirtschaftsförderung. Viele Influencer und Sportgrößen aus Sachsen prägen das Bild des Radfahrens und Bikens im Freistaat. Die Entwicklung und Herstellung von Fahrrädern und Zubehör in Sachsen, untermauert die Authentizität. Diese Gesichter und Erfahrungen im Boot zu haben, lohnt.

Hier schlummern Synergien, die bei gleichbleibendem oder bestenfalls geringerem Mitteleinsatz das Aktiv- und Bikeland Sachsen intelligenter und erfolgreicher vermarkten lassen.

Gemeinsam mehr Performance

Das Performance Marketing ermöglicht die erfolgsorientierte Vermarktung über verschiedene Kommunikationsmittel und -kanäle hinweg. An jedem Kontaktpunkt der digitalen Customer Journey können die Ergebnisse einer Kampagne gemessen und bewertet werden. Das funktioniert für Einzelunternehmen und auch im Verbund.

So ist zwischen Industrie und Handel sowie in Destinationen im Alpenraum die gemeinsame Marktbearbeitung zwischen verschiedenen Partnern (nationale Tourismusorganisation, LMO, DMO, Betriebe) schon gang und gebe. Sorgen die einen für die Begehrlichkeit und Inspiration, überzeugen die anderen durch treffsichere Angebote und gewinnen die Buchung.

Im sächsischen Fahrradtourismus schlummern dahingehend große Chancen. Bisher enthalten manchmal selbst Einzelkampagnen keine vorab verabredete Erfolgskontrolle, über Organisationsgrenzen ist es nur selten der Fall. Das Destinationsmarketing im Freistaat ist hier in einem klaren Nachteil gegenüber den Wettbewerbern. Packen wir's an.



**Vorbereitet sein:
Ansprüche und Spezialisierung steigen**

Die Fragmentierung der Zielgruppen und Kanäle ist hoch und steigt weiter. Durch den Einsatz künstlicher Intelligenz wird die Ansprache von Gästen künftig noch individueller. Werbung wird hochautomatisiert. Das wird die Erwartungen prägen.

In der Folge steigt die Komplexität der Kampagnen. Das macht niemand mehr nebenbei. Im Gegenteil, die Vermarktung der Destinationen fordert eine immer höhere Spezialisierung, eine beständige Weiterbildung und auskömmliche Budgets. Das gilt für alle Segmente im Sachsentourismus, nicht nur den Rad- und Biketourismus.

**Andauernde Wirkung:
Großveranstaltungen**

Viele Städte und Regionen, z. B. Innsbruck, Kopenhagen, Schottland, Graubünden oder Flandern, zeigen, wie wirkungsvoll Großveranstaltungen im Rad- und Biketourismus sein können. Zugegeben, sie verursachen Aufwand, verlangen Budget und bedingen gute Kooperation auf Landesebene.

Durch Bündelung der Kräfte im Bereich der Sportförderung, der Landes-Dachmarke »So geht sächsisch.« und des Tourismus können kurz- und langfristige Effekte erzielt werden. Ziel ist es, alle Investitionen so anzulegen, dass sie einen langfristigen Mehrwert für die einheimische Bevölkerung und den Tourismus bringen.

Ein Grand Départ der Tour de France, ein Start der Deutschlandtour, eine Gravelbike-EM oder ein Enduro One Event prägen das Image der Gastgeber-Destination und des Freistaats. Wenn es gelingt, mit den aufgewendeten Steuermitteln neue Gäste nach Sachsen zu bringen sowie dauerhafte Effekte und sichtbare Verbesserungen für die Menschen vor Ort zu schaffen, dann ist das Geld sehr gut für den Rad- und Biketourismus angelegt.

Kennzahl 2035

Das Interesse für das Radfahren im Urlaub in Sachsen hat sich von 11 Prozent 2023 (SINUS FM) auf 17 Prozent erhöht.

Prioritäten 2035

Rad-/Biketourismus als Labor für ...

- die kommunikative Zuspitzung, um Aufmerksamkeit für Sachsen und das gesamte Portfolio zu schaffen
- die gemeinsame datengestützte, absatzorientierte Steuerung – von der LMO zur DMO bis hin zur Webseite des Leistungsträgers
- den Umgang mit KI-basierter Zielgruppenbearbeitung
- die Kooperation der Tourismuswirtschaft mit angrenzenden Branchen bei der gemeinsamen Vermarktung

Handlungsfeld 3: Strukturen und Kompetenzen

Die angestrebten Erfolge für das Produktangebot (Handlungsfeld 1) und die Vermarktung (Handlungsfeld 2) bedingen qualifizierte und leistungsfähige Strukturen. Sie sind das Rückgrat für die andauernde Leistungsfähigkeit und eine hohe Wirksamkeit des Rad- und Biketourismus in Sachsen.

Die notwendige Haushaltsdisziplin erfordert ein besonders effizientes Vorgehen und starke Kooperation. Eine verbindliche Verabredung der Aufgaben, Ziele und Zuständigkeiten, eine andauernd gute Abstimmung, die Reduzierung von Hürden, die Anwendung bestehender Instrumente, die Hilfe zur Selbsthilfe und die Möglichkeit, vor Ort zwischen öffentlicher und privater Hand eigenverantwortlich zu entscheiden und zu handeln, helfen dabei.

Im Windschatten nach vorn

Im Radtourismus kommt Sachsen aus dem Mittelfeld. Wenn es gelingt, anderswo schon existierende, tourismuswirtschaftlich erfolgversprechende Leitfäden, Standards und Werkzeuge für den Freistaat zu adaptieren und hier anzuwenden, ist viel gewonnen. Auch der Biketourismus profitiert davon, dass international immer mehr Länder und Destinationen Grundlagen schaffen, die auch für den Freistaat anwendbar sind.

Bei der Erarbeitung der Studie wurde deutlich, wie wenig die Akteure im Tagesgeschäft aus der Marktforschung oder von vorbildlichen Ansätzen erfahren. Der Fokus sollte daher in Zukunft v. a. darin bestehen, die begrenzte Zeit und Kraft, in die Anwendung und Weiterentwicklung bestehender Instrumente und Best Practice zu investieren.²⁷ Eine zentrale, auf Landesebene angesiedelte Anlauf- und Koordinierungsstelle für den Fahrradtourismus kann die Akteure informieren, beraten und vernetzen.

Verbindlich zusammen arbeiten

Erinnern Sie sich an den Prozess zur Erarbeitung des »Masterplans Tourismus Sachsen«? Es hat uns als Branche gut getan, (nach Corona wieder) regelmäßig zusammenzukommen und Handlungsbedarfe und Lösungen zu besprechen.

Ganz ähnlich war es in den Veranstaltungen zur Erarbeitung dieser Studie. Dabei wurde deutlich, wie hilfreich neben der Landesarbeitsgruppe Mountainbike-Tourismus ein regelmäßig tagendes Gremium oder ein Runder Tisch zur Gestaltung des Radtourismus wäre.²⁸ Diesen Austausch wollen wir fortsetzen.

Diese Formate funktionieren ebenso auf der regionalen oder der Produktebene. So sind der für alle Partner verbindliche Saisonauftakt und Saisonabschluss für den Stoneman Miriquidi wichtige Termine zur gemeinsamen Arbeit am Produkt und einer der Erfolgsfaktoren.

Grenzübergreifend stark

Sachsen hat außergewöhnlich viele Top-Angebote mit grenzübergreifendem Charakter. Dies gilt sowohl für den Rad- als auch den Biketourismus. Alle Angebote zeichnen ein besonders hohes überregionales Gästeinteresse, ein von vielen Partnern gepflegtes Image und die Möglichkeit für die grenzübergreifende Zusammenarbeit in der Weiterentwicklung auch im Rahmen von Förderprojekten aus.

Diese Schätze können noch besser gepflegt und bestehende Hürden abgebaut werden. Mit Unterstützung des Freistaats lässt sich z. B. die gemeinsame grenzübergreifende Vermarktung der Miriquidi Bike Arena oder des Oder-Neiße-Radwegs wirkungsvoller gestalten. Das Erlebnis der Rad- und Bikegäste in der Vierländerregion im Vogtland profitiert von einer verstärkten grenzübergreifenden Zusammenarbeit.

²⁷ Die zentrale Koordinierungsstelle des Bundes für das Radnetz Deutschland soll mit ihren Partnern Standards für den Ausbau, die Beschilderung und Digitalisierung des Radnetzes setzen. Ein gemeinsames, verbindliches

Qualitätsmanagement soll die Instandhaltung sichern. Beratungsangebote, Leitfäden und Best Practices sollen die Verbesserung des Serviceangebots unterstützen.

²⁸ Vertreter des Freistaates, die Institutionen, Verbände und Regionen des Tourismusnetzwerkes, die Kommunen, Wirtschaftsförderung, Sachsen-Forst, Wegebund, ADFC, ADAC u. w. gehören hier mit an den Tisch.

Gemeinsame Interessen finden, Hürden beseitigen, investieren, Verantwortung übernehmen

Keine Ostsee, keine Alpen – aber ein Mountainbikeangebot mit Vorsprung und derzeit sehr gut bewertete Raderlebnisse: Die Ausgangslage ist ermutigend. Aber es gibt noch Optimierungspotenzial.

Das betrifft beispielsweise die Abstimmung und Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Mountainbikeangeboten. Gute, gemeinsame und nachhaltige Lösungen sind nicht nur für die Tourismusorte entlang des Mittelgebirgskamms dringend notwendig, um ihre Ganzjahresangebote auszubauen, sondern für den naturnahen Biketourismus in ganz Sachsen.

Am Ende soll das auch der Natur und der Forstwirtschaft nutzen – denn gezielte Angebote ermöglichen die Besucherlenkung und damit gleichzeitig den bewussten Schutz der Natur. So wären in der Miriquidi Bike Arena nur noch 70 bis 100 Kilometer nutzbare Routen zielführend, um eines der führenden, grenzübergreifenden Zentren in Europa zu sein. Sie könnten unter Nutzung der Forstwege

angelegt werden und die vier Berge der Arena verbinden.

Andere Länder mit ähnlicher Ausgangslage zeigen, dass es geht: Schottland verfolgt seit nunmehr fast 15 Jahren eine biketouristische Clusterstrategie – einen ressortübergreifenden und ganzheitlichen Ansatz für die Entwicklung des Biketourismus. Er war eines der Vorbilder für die »Fachplanung Mountainbike-Tourismus in Sachsen«.

Auch dort entstand aus einer ursprünglich nicht als Tourismusangebot geplanten Infrastruktur einer der zentralen Imagerträger der Region inklusive einer außerordentlich hohen Wertschöpfung. Auch dort pusht der Biketourismus mittlerweile den Radtourismus.

Der 2024 neu eröffnete, etwa 400 Kilometer lange Kirkpatrick Coast to Coast-Radweg zeigt es. Eine durch den Strukturwandel ausgeblutete Region wird u. a. durch den Rad- und Biketourismus und die

gezielte Ansiedelung der Fahrradwirtschaft wiederbelebt.

In Dänemark arbeiten etwa 40 Organisationen an der Förderung des Fahrradfahrens, des Rad- und Biketourismus. Alle sind spezialisiert, alle verfolgen eine besondere Aufgabe. Sie eint das Ziel, eines der führenden Fahrradländer zu sein.

Dieses Potential für die Entwicklung des ländlichen Raums können wir auch in Sachsen nutzen. Richten wir uns nach den internationalen Vorbildern. Schauen wir in Deutschland z. B. nach Hessen, Baden-Württemberg und Mecklenburg-Vorpommern. Wir Sachsen können das auch.

Kennzahl 2035

500 Menschen sind im Netzwerk für den sächsischen Fahrradtourismus aktiv.

Prioritäten 2035

- Schaffung förderlicher Rahmen- und Arbeitsbedingungen für den Rad- und Biketourismus
- Schaffung eines lebendigen Netzwerks in Freistaat und Regionen – mit gemeinsamem Leitbild, unterstützt von einer Geschäftsstelle
- Unbürokratische und zügige Umsetzung pragmatischer Verbesserungen
- Fokus auf destinations- und grenzübergreifende Vorhaben, die einen Entwicklungsschub versprechen

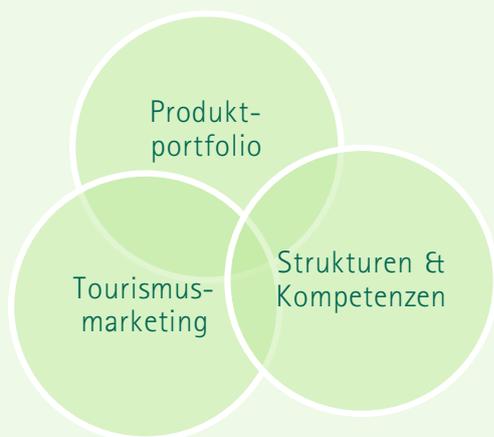
»Hochschalten. Jetzt.«: für die Rad- und Bikegäste im Freistaat

Das Ziel bis 2035:

Den sächsischen Rad- und Biketourismus **smart und resilient** weiterentwickeln.
Sachsen als begehrtes Radtourismusland etablieren.

Radtourismus

- Best-of-Strategie zur Vermarktung der existierenden und neuer radtouristischer Angebote in Sachsen
- sehr gute Radtourismus-Erlebnisse im Aktiv- und Kulturreiseland zur Stärkung des Ganzjahrestourismus in Sachsen



Biketourismus

- Weiterentwicklung zu einer führenden grenzübergreifenden Destination
- Mountainbiketourismus als progressiver Imageträger und Vorreiter für den gesamten sächsischen Fahrradtourismus

Ausblick

Die Umsetzung der hier aus dem Anhang (ab S. 52) zusammengefassten Maßnahmenvorschläge erfolgt schrittweise durch die verantwortlichen Akteure. Eine Fortschreibung und Priorisierung der Maßnahmenvorschläge erfolgt dabei im Rahmen des jährlich zu definierenden Maßnahmenplans zum »Masterplan Tourismus Sachsen«.



Unmittelbare Erfolgsaussichten und stetige Verbesserung

Mittel- und langfristig wirksame Maßnahmebündel

**Handlungsfeld 1:
Produktportfolio**

- » (thematische) Angebotskombinationen ausbauen
- » Priorisierung der Top-Angebote und Kompetenzbeweise auf den Ebenen
- » Top- und Kompetenzangebote systematisch weiter entwickeln
- » Kontaktpunkte fortwährend optimieren
- » Nutzungsregeln georeferenziert digitalisieren

- » Umsetzung neuer, ggf. sachsenweiter bzw. grenzübergreifender Angebote
- » Unterhalt, Ausbau & Modernisierung der touristischen Radweginfrastruktur nachfrageorientiert priorisieren und fördern
- » Zusammenarbeit mit dem SBS ausbauen

**Handlungsfeld 2:
Tourismusmarketing**

- » Konkretisierung der jeweiligen Zielgruppen/märkte (TMGS, DMO, Orte, Betriebe)
- » gemeinsam abgestimmte Werbepläne
- » gemeinsame Content-Produktionen
- » Kommunikation und Vertrieb mit (grenzübergreifenden) Kooperationspartnern

- » Performance-Marketing in Kooperation
- » fahrradtouristische Gesundheitsförderung durch Kur-/ Erholungsorte erschließen
- » Schulreisen und Feriencamps etablieren
- » Groß- und Fachveranstaltungen durchführen

**Handlungsfeld 3:
Strukturen und Kompetenz**

- » fahrradtouristische Koordinierungsstelle und Landesgremium Fahrradtourismus einrichten
- » jährliche Rad- & Biketourismus-Konferenz
- » Rahmenbedingungen verbessern
- » Erfolgsmonitoring stetig ausbauen
- » Arbeitshilfen, Leitfäden, Checklisten schaffen
- » Daten zugänglich machen

- » digitale Wissens-, Informations- und Netzwerkplattformen ertüchtigen und nutzen
- » Fortbildung ermöglichen
- » einheitliche Datenbasis zur Infrastruktur
- » Produktportfolio und Tourismusmarketing kennzahlengestützt steuern
- » Mittelausstattung verbessern – Basis deutlich verbreitern



Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
AR	Alltagsradfahrer/-innen
BMV	Bundesministerium für Verkehr
DMO	Destinationsmanagementorganisation
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus e. V.
DTV	Deutscher Tourismusverband e. V.
ECF	European Cyclists' Federation
EVLKS	Evangelisch-Lutherische Landeskirche Sachsens
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
FM	Fahrrad-Monitor
GeoSN	Landesamt für Geobasisinformation Sachsen
IHK	Industrie- und Handelskammer
LaSuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LMO	Landesmanagementorganisation
LTV	Landestourismusverband Sachsen e. V.
MGO	Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH
PPP	Public Private Partnership
OSM	OpenStreetMap
QM	Qualitätsmanagement
RR	Regioradgäste
RW	Radwandergäste
RRRW	Radreisende
SBS	Staatsbetrieb Sachsenforst
SHBV	Sächsischer Heilbäderverband e. V.
SK	Sächsische Staatskanzlei
SMUL	Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz
SNMTB	Sächsische Netzwerkstelle für Mountainbike-Tourismus
TA	Tagesgäste
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH
UM	Umsetzungsmanagement/Anlauf- und Koordinierungsstelle für den Fahrradtourismus
WFS	Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband e. V.

Anhang



Wichtige Strategien, Konzepte und Arbeitshilfen im Kontext des Fahrradtourismus

Touristische Grundlagen

Titel	URL
Masterplan Tourismus Sachsen	https://hochschulen.jetzt/g01
Fachplanung Mountainbike-Tourismus	https://hochschulen.jetzt/g02
Destinationsstrategie Chemnitz. Zwickau. Region.	https://hochschulen.jetzt/g04
Destinationsstrategie Dresden Elbland	https://hochschulen.jetzt/g05
Destinationsstrategie Erzgebirge	https://hochschulen.jetzt/g06
Destinationsstrategie Leipzig Region	https://hochschulen.jetzt/g07
Destinationsstrategie Oberlausitz	https://hochschulen.jetzt/g08
Destinationsstrategie Sächsische Schweiz	https://hochschulen.jetzt/g09
Destinationsstrategie Vogtland	https://hochschulen.jetzt/g010
Strategische Marketingplanung (TMGS)	https://hochschulen.jetzt/g011

Digitale Transformation

Titel	URL
Leitfaden zu digitalen Werkzeugen für touristische Akteure (LTV)	https://hochschulen.jetzt/d01
Mehrwertekompass I: Digitalisierung (LTV)	https://hochschulen.jetzt/d02
Mehrwertekompass II: Digitale Werkzeuge für touristische Betriebe (LTV)	https://hochschulen.jetzt/d03
SaTourN: Modernes Datenmanagement für den sächsischen Tourismus (TMGS)	https://hochschulen.jetzt/d04

Nachhaltiger Tourismus

Titel	URL
Praxisleitfaden »Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus« (DTV)	https://hochschulen.jetzt/n01
Praxisleitfaden »Nachhaltigkeit im sächsischen Tourismus « (TMGS)	https://hochschulen.jetzt/n02
Checkliste »Nachhaltige Betriebsführung im Tourismus« (LTV)	https://hochschulen.jetzt/n03
Touristische Nachhaltigkeitsstrategie 2024–2030 (Leipzig Region)	https://hochschulen.jetzt/n04
Nachhaltigkeitsstrategie Dresden Elbland	https://hochschulen.jetzt/n05
Nachhaltigkeitsstrategie für die Destination Sächsische Schweiz	https://hochschulen.jetzt/n06
Nachhaltigkeitsleitbild und -bericht der Destination Erzgebirge	https://hochschulen.jetzt/n07
Nachhaltigkeitsleitbild und -bericht der Destination Vogtland	https://hochschulen.jetzt/n08

Besucher-/Aktivitätslenkung

Titel	URL
Leitlinie Besuchermonitoring	https://hochschulen.jetzt/I01
Arbeitshilfe Interessenausgleich zwischen Anbietern und Grundeigentümern	https://hochschulen.jetzt/I02
Leitfaden zur naturschutzfachlichen Planung und Genehmigung von (Mountain-)Bike-Infrastruktur	https://hochschulen.jetzt/I03
NAT:KIT: Besuchermanagement von Radfahrenden in Schutzgebieten	https://hochschulen.jetzt/I04
Handlungsleitfaden »Besucherlenkung in touristischen Destinationen« (DTV)	https://hochschulen.jetzt/I05
Route 3.0: Qualitätskriterien für digitale Touren (DTV) – Ausgabe 1: GPX-Qualität	https://hochschulen.jetzt/I06
Route 3.0: Qualitätskriterien für digitale Touren (DTV) – Ausgabe 2: Content-Qualität	https://hochschulen.jetzt/I07

Infrastruktur

Titel	URL
Radverkehrskonzeption Sachsen	https://hochschalten.jetzt/g03
Gemeinsame Grundsätze zwischen SMWA und SMUL zur Führung von Radrouten im Wald	https://hochschalten.jetzt/i01
Leitfaden Fahrradstraßen 2024 (SMWA und Wegebund)	https://hochschalten.jetzt/i02
Radverkehrskonzeption Chemnitz	https://hochschalten.jetzt/i03
Radverkehrskonzept Dresden	https://hochschalten.jetzt/i04
Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ Leipzig	https://hochschalten.jetzt/i05
Radwegkonzept für 10 Kommunen im Landkreis Mittelsachsen der Region Silbernes Erzgebirge	https://hochschalten.jetzt/i06
Radverkehrskonzeption Vogtlandkreis	https://hochschalten.jetzt/i07
Radverkehrskonzept Zwickau	https://hochschalten.jetzt/i08
Radverkehrskonzept Bautzen	https://hochschalten.jetzt/i09
Radverkehrskonzeption Görlitz	https://hochschalten.jetzt/i10
Verkehrsentwicklungskonzept Meißen	https://hochschalten.jetzt/i11
Radverkehrskonzeption Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	https://hochschalten.jetzt/i12
Radverkehrskonzeption des Landkreis Leipzig	https://hochschalten.jetzt/i13
Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen	https://hochschalten.jetzt/i14
Ergänzung der Fortschreibung der touristischen Radverkehrskonzeption des Landkreis Mittelsachsen	https://hochschalten.jetzt/i15
Radwegkonzeption Erzgebirgskreis	https://hochschalten.jetzt/i16
Kreisradverkehrskonzeption Landkreis Meißen	https://hochschalten.jetzt/i17

Produktentwicklung und Zielgruppen

Titel	URL
Impulse zur Zertifizierung »Familienurlaub in Sachsen« (TMGS)	https://hochschalten.jetzt/p01
Zielgruppen und Personas	https://hochschalten.jetzt/p02
Der richtige Umgang mit Onlinebewertungen – Ein kurzer Leitfaden für Betriebe	https://hochschalten.jetzt/p03
Tourismus für alle in Sachsen – Ein Praktikerleitfaden	https://hochschalten.jetzt/p04
Checkliste Foto-/Videoproduktion – Vorbereitung und Briefing	https://hochschalten.jetzt/p05
Checkliste Texten – Vorbereitung und Briefing	https://hochschalten.jetzt/p06
Begrifflichkeiten für die MTB-bezogene Pressearbeit	https://hochschalten.jetzt/p07
Arbeitshilfe Qualitätsvereinbarungen für Beherbergungsbetriebe	https://hochschalten.jetzt/p08
Arbeitshilfe Qualitätsvereinbarungen für Bike Service	https://hochschalten.jetzt/p09
Arbeitshilfe Qualitätsvereinbarungen für Gastronomiebetriebe	https://hochschalten.jetzt/p10

Maßnahmen im Handlungsfeld 1: Produktportfolio

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Angebote und Produkte vor Ort verbessern			
Produkte und Erlebnisse verbessern			
individuelle Produkt-QM-Handbücher je Top- und Kompetenzangebot erstellen (vgl. S. 59) und zur Steuerung nutzen	Freistaat, DMO, UM, Kommunen	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> · Top- und Kompetenzangebote auf Ebene der Orte, DMO und des Freistaates festlegen · Erlebnis- und Servicequalität für jedes Top- und Kompetenzangebot evaluieren (vgl. Seite 39f.; nicht deckungsgleich mit derzeitiger Priorisierung der TMGS) · Maßnahmen zur Verbesserung einschl. Infrastruktur verabreden und umsetzen. Bei mittel- und längerfristigen Maßnahmen vorherrschende Ausrichtung auf E-Bike (nicht in den Bildwelten!), außer es handelt sich um ein sportives Angebot, das von der Leistungskomponente als Produktbestandteil lebt. · alle neu abgestimmten Leitfäden und Arbeitshilfen in Maßnahmenplanung berücksichtigen 			
Effekte der Zertifizierung (Prozess und Marktresonanz) zur Radreiseregion Oberlausitz als Pilotprojekt im Freistaat evaluieren	Freistaat, MGO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> · Übertragungsmöglichkeiten für andere Destinationen bzw. Anwendung auf Top- und Kompetenzangebote aufbereiten · Zertifizierung für Regionen, Routen und Betriebe prüfen 			
Vereinbarung von grenzübergreifenden Kooperationsstrukturen bei der Weiterentwicklung, Pflege und Vermarktung der Top-Angebote; betrifft derzeit	Freistaat, DMO, Kommunen, TMGS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Miriquidi Bike Arena · Borderland Trails · Elberadweg (EuroVelo 7, D-Route 10) · Oder-Neiße-Radweg (D-Route 12) · Stoneman Miriquidi · Blockline 			
Produkte und Erlebnisse neu schaffen			
(thematische) Angebotskombinationen (Rad/Bike + x) ausbauen, um neue Zielgruppen zu erschließen, die bereits Sachsen- und aktivaffin sind	Freistaat, LTV, TMGS, UM, DMO, Orte, Betriebe, Schlosserland, EVLKS u. w.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Verknüpfung des Angebots aus Kultur-, Aktiv- und Städtetourismus mit dem touristischen Verkehrsträger Fahrrad · Ausweitung Radfahrkirchen und Marktbearbeitung Radpilgern 			
Umsetzung neuer, ggf. sachsenweiter bzw. grenzübergreifender Angebote nach Kosten-Nutzen priorisieren und dafür Handlungspläne vereinbaren; betrifft derzeit:	Freistaat, LTV, TMGS, UM, DMO, Orte, Betriebe, Schlosserland, Wegebund u. w.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Velosax als umfassendes, individuelles Angebot für Tourenrad-, Gravelbike- und Rennradgäste auf einem Premiumnetz in Verbindung mit POIs aus den Bereichen Aktiv, Kultur, Kulinarik · gemeinsame UCI-Bikeregion als Differenzierungsmerkmal für die Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří · Bayrisch-Böhmisch-Sächsische Bäderoute als grenzübergreifender Impuls für das Vogtland i. V. m. Iron Curtain Trail (Euro Velo 13) und MTB Fichtelgebirge/Vogtland 			

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
<ul style="list-style-type: none"> · Sächsische Bike:Belt (Gravity) Card · Verdichtung Euro-Velo von Warschau bis zum Iron Curtain Trail · Multi Trailcenter Zittauer Gebirge · Radfernweg Dresden-Breslau i. V. m. Mittelland-Route (D4) · Via Regia · Via Imperii 			
Weiterentwicklung der Top-Angebote in einer zweiten Entwicklungsstufe zu grenzübergreifenden Rad- und Bikegroßregionen (z. B. Lausitz in Brandenburg, Sachsen und Polen, Sebnitz-Zittauer Gebirge-Isergebirge, Erzgebirge-Vogtland-Frankenwald/Thüringer Wald) als europäische Großprojekte	Freistaat, TMGS, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Entwicklung von fahrradtouristischen Führungen in Kooperation mit dem SBS	UM, DMO, SBS	<input checked="" type="checkbox"/>	
Fahrzeuge			
Verleih	UM, DMO, interessierte Kommunen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Städte: Ausdehnung der Verleihnetzwerk im Tagesausflugsbereich; Nutzung mind. radtouristisch bedeutsamer Bahnhöfe (vgl. Radverkehrskonzeption) und zentraler Großbetriebe (z. B. Jugendherbergen) als Standorte · Flächendestinationen: Sicherung einer zeitgemäßen Flotte in ausreichender Anzahl für Gruppenbuchungen in Kooperation mit den Betrieben und dem Handel (Anregung: Verleihnetzwerk TVE) · Austausch mit avs zur Integration von Verleihrädern in Gästecards und Aufbereitung für das Netzwerk (v. a. für Kompetenzbeweise und Kommunen mit großer Verleihflotte wie Nextbike) 			
Reparatur	UM, DMO, ADAC, ADFC, TMGS	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> · Schaffung Reparaturmöglichkeiten bei Betrieben und im öffentlichen Raum · Bewerbung der Schutzbriefe der verschiedenen Anbieter ggü. Gästen 			
Infrastruktur verbessern			
Unterhalt, Ausbau und Modernisierung der touristischen Radweginfrastruktur entlang von Top- und Schwerpunktangeboten weiterhin fördern	Freistaat, DMO, Baulastträger	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · in Übereinstimmung mit dem NRVP 2.0 bzw. Nachfolgedokument · Begrünung/Beschattung entlang der Top- und Schwerpunktrouten voran treiben · Förderung innovativer Lösungen und Einrichtung motivierender Community-/ Ehrenamtsmechanismen zur Prüfung und ggf. Verbesserung der Beschilderung (vgl. Blockline, Stoneman) 			
Infrastruktur und Begleitinfrastruktur entlang Top- und Schwerpunktangeboten entspricht vereinbarten Standards bzw. es werden die zugrunde liegenden Motivationen/Bedarfe der Gäste anderweitig erreicht	DMO, Baulastträger, TMGS	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> · Knotenpunktsystem: Aktive Bewerbung des Werts und der Nutzungsmöglichkeiten ggü. den Gästen · Hygienefaktor für grenzübergreifende Kooperationen: EuroVelo- und D-Routen sind als solche in der Beschilderung und den Marketingmaterialien erkennbar 			

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Priorisiertes touristisches Wegenetz in Abstimmung zwischen Destinationen und SBS bevorzugt unterhalten und weiterentwickeln (nach erfolgreicher Etablierung ggf. Ausdehnung auf weitere Partner wie Landestalsperrenverwaltung, Kommunen, private Träger usw.)	Freistaat, LTV, SBS, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
Einheitliche Benennung der Rad(fern)wege und einheitliche Verwendung in den verschiedenen Organisationen	TMGS, DMO, Orte	<input checked="" type="checkbox"/>	
SachsenNetz Rad pflegen		<input checked="" type="checkbox"/>	
· SachsenNetz Rad bei »Mobilität in Sachsen« aktualisieren (derzeit 2019)	Freistaat		
· SachsenNetz Rad als Karte (PDF) aktuell veröffentlichen	Freistaat		
· zeitnahe Aktualisierung des SachsenNetz Rad bei Veränderungen in OpenStreetMap (mind. Feb., Mai, Sept.); dabei Kontrolle über korrekten Datenbestand			
· Frühzeitige Abstimmung der Baulastträger mit DMO und Großschutzgebieten bei Fortschreibungen des SachsenNetz Rad unter besonderer Berücksichtigung der Attraktivität und Erlebnisqualität der Streckenführung	Baulastträger		
Schutzgebiete und dort herrschende für die Erholung maßgebliche Nutzungsregeln georeferenziert digitalisieren und als offene Daten zur Weiterverarbeitung in Outdoor-Apps und Plattformen zur Verfügung stellen	Freistaat, Groß- und Schutzgebiete bzw. Verordnungsgeber	<input checked="" type="checkbox"/>	

Maßnahmen im Handlungsfeld 2: Tourismusmarketing

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Planung und Organisation verbessern			
Überprüfung und ggf. Konkretisierung der geografischen Zielmärkte neben den Tagesgästen	TMGS, DMO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufbau und Führung gemeinsamer Werbepläne · Abstimmung zur strategischen und taktischen Zusammenarbeit sowie zur Erfolgsmessung (Einstieg Performance Marketing)	TMGS, DMO, UM, Top-Betriebe	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verabredung eines erfolversprechenden Mechanismus und der Aufgabenteilung für das Performance Marketing zwischen den Ebenen · Erfahrungsaustausch mit Vorbildern aus der DACH-Region · Klärung zum Umgang mit der fortschreitenden Zuspitzung der Zielgruppen und den daraus folgenden Anforderungen an das Micro Targeting · Vereinbarung und Schaffung der technischen Voraussetzungen · Weiterbildung · Bereitstellung auskömmlicher Budgets · Integration von PPP · Umsetzungskontrolle und Verbesserung	Freistaat, TMGS, DMO, UM, Top-Betriebe	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Inhalte und Präsentation in Kanälen verbessern			
Content			
Top-Erlebnisse, Top-Betriebe und Top-Veranstaltungen für Übernachtungsgäste und die dazugehörigen radaffinen Gesichter in den Mittelpunkt der Vermarktung, künftig des Performance Marketing rücken · Priorisierung unter Top-Angeboten in der Vermarktung durch die TMGS · Bewerbung der Top- und Standortangebote auf der Website der TMGS sowie in den digitalen und analogen Werbekampagnen · größere Auswahl Persönlichkeiten/Gesichter identifizieren, die das Radfahren und Biken sowie den Rad- und Biketourismus in Sachsen glaubwürdig repräsentieren können	TMGS, DMO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
Organisation von gepoolten Medienproduktionen für mehrere Industriepartner (z. B. Fahrzeuge, Zubehör, Bekleidung), bei denen Produkte an sächsischen Top-Angeboten präsentiert werden	TMGS, UM, Cycling Saxony, Hersteller	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Content-Pitches für Fotoshootings und Videodrehs zu den Top- und Schwerpunktangeboten veröffentlichen · Wettbewerb für Influencer, Auszubildende und Studierende, Enthusiasten · regelmäßig veröffentlichen und dazu einladen · Kooperation mit Kultur-/Filmförderung und Hochschulen	TMGS, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
Vertriebs- und Kommunikationskanäle (in Kooperation besser) erschließen			
Verankerung einer Auswahl der Top-Angebote im Themenmarketing der DZT (Sachsen ist bis auf etwas MTB und Gravel bisher nicht präsent)	TMGS, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
Kooperation mit Verkehrsverbänden zur Bewerbung der Top- und Standort-Angebote (im Rahmen der Eigenmaßnahmen)	TMGS, DMO, Verkehrsverbände	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilnahme an Leitmessen prüfen · Präsentation des Bikelandes Sachsen · Aufbau neuer Kooperationen	TMGS, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Schulreisen und Feriencamps als Ergänzung zu Skilagern mit AKTION FAHRrad erschließen	Freistaat, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
individuelle & betriebliche Gesundheitsförderung durch den Rad- und Biketourismus in Zusammenarbeit mit den Kur-/Erholungsorten erschließen	Freistaat, TMGS, SHBV, UM, DMO, Orte		
grenzübergreifende Top-Angebote auf der Basis von Kooperationsvereinbarungen gemeinsam vermarkten und bewerben	Freistaat, TMGS, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufbau eines Marketingpools mit Partnern außerhalb des Tourismus (Veranstalter, Wirtschaft, Krankenkassen, Gesundheitswesen, Presse)	TMGS, UM, DMO, WFS	<input checked="" type="checkbox"/>	
Marketingpool mit Rad- und Outdoorindustrie und Fachhandel etablieren	TMGS, UM, Cycling Saxony, Hersteller	<input checked="" type="checkbox"/>	
Projekte für das Standortmarketing, zur Stärkung der Lebensqualität und des Tourismusbewusstseins sowie zur Förderung des Radverkehrs mit den Top-Angeboten aus dem Rad- und Biketourismus aufladen	Freistaat, WFS, LTV, TMGS, DMO, Kommunen	<input checked="" type="checkbox"/>	
Veranstaltungen mit Bezug zum Fahrradtourismus besser nutzen			
Großveranstaltungen in Sachsen mit messbarem Event-Legacy-Konzept durchführen: Tour de France, UCI-Weltcups, Deutschland Tour, Gran Fondos, Schulmeisterschaften	Freistaat, WFS, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Fachveranstaltungen in Sachsen durchführen · Radtourismuskongress · MTB-Tourismuskongress · Radreise-Veranstaltermesse · IMBA Europe Tagung	Freistaat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Top-Veranstaltungen auf Landesebene abstimmen und stärker unterstützen: z. B. MTB-Sachsen Cup, Peace Ride, Gravel Cups, TrailCenter Rabenberg, Velorace Dresden usw.	Freistaat, TMGS, WFS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vermarktung von Top- und Schwerpunkt-Angeboten an (regionale) Tagesgäste durch Fahrradfeste und Bikeevents in Kooperation mit Medien und ansässigen Vereinen	DMO, Kommunen, Vereine, Medien	<input checked="" type="checkbox"/>	

Maßnahmen im Handlungsfeld 3: Strukturen und Kompetenzen

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Netzwerke, Gremien, Arbeitsteilung und Austausch verbessern			
Zentrale rad- und biketouristische Anlauf- und Koordinierungsstelle (aufbauend auf SNMTB) schaffen (»Umsetzungsmanagement: UM«)	Freistaat		
<ul style="list-style-type: none"> · als Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot · zur Koordinierung von Konzepten & Vorhaben · als Impulsgeber für das Netzwerk 			
(inhaltliche) Kooperation zwischen Länder-Koordinierungsstellen verstärken	UM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
interdisziplinäres, praxisorientiertes Landesgremium zur Abstimmung über den Fahrradtourismus einrichten	Freistaat, UM, DMO, Kommunen, WFS, Verbände		
jährliche Durchführung einer (mitteldeutschen) Radtourismus-Fachtagung im Rahmen der T&C, angelehnt an den Marktforschungs-Tag der TMGS	UM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
regionale Koordination verbessern	DMO, Landkreise	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> · DMO und Landkreise benennen feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die fahrradtouristische Infrastruktur, wo noch nicht erfolgt. · Diese vernetzen sich und unterhalten einen halbjährlichen Jour fixe zur Weiterentwicklung des Rad- und Biketourismus in der Region. 			
Rahmenbedingungen verbessern			
Verstärkung der Lobbyarbeit für den Rad- und Biketourismus	Freistaat, UM, TMGS, DMO, IHK	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aktive Mitwirkung und Vertretung der Interessen des Freistaates bei der Schaffung und Verbesserung der organisatorischen, inhaltlichen und finanziellen Voraussetzungen für den Ausbau des Radtourismus (betr. u.a. BMV, DTV, DZT, Koordinierungsstelle Radnetz D/Mobilitätsforum Bund, Cycling Embassy)	Freistaat, LTV, TMGS	<input checked="" type="checkbox"/>	
Vereinbarung von Grundsätzen über die Anlage und Nutzung von Wegen und Singletrails im Wald bezogen auf Einzelfälle	Freistaat		
Einführung Rahmenhaftpflichtversicherung zur Entlastung der Wegehalter	LTV, Orte		
Erholung und Tourismus bei Neufassung des SächsWaldG stärken	Freistaat		
Aussichtsreichen Kooperationsmechanismus für grenzübergreifende Angebote entwerfen, so dass Angebote aus anderen Staaten und Bundesländern verbindlich gegenseitig entwickelt und vermarktet werden können	Freistaat, TMGS, LTV, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
Arbeitsgrundlagen, Arbeitshilfen, Kompetenzen verbessern			
Konzepte, Strategien			
diese Untersuchung in den Destinationen vor Ort breit vorstellen, Anlass für Erstabstimmung von künftigen Strukturen nutzen (breite Repräsentanz: Kommunen, Wirtschaftsförderung, DMO, Betriebe)	Freistaat, UM, DMO		
regelmäßige Fortschreibung dieser Studie i. S. eines dynamischen/lebenden Dokuments	Freistaat, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Prüfung der Ergebnisse der »Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland« des DTV im Hinblick auf die Anwendung in Sachsen und Verbreitung im sächsischen Rad- und Biketourismus-Netzwerk	UM		
dauerhafte Verankerung des Rad- und Biketourismus als zentrales Thema in der Tourismusstrategie und -konzepten des Freistaates und der Destinationen	Freistaat, TMGS, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
Fortbildung und Wissensaustausch			
Einrichtung einer digitale Wissens-, Informations- und Netzwerkplattform für den Fahrradtourismus im Freistaat und bei den grenzübergreifenden Partnern	Freistaat, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Aufbereitung von Entwicklungen für Sachsen aufbereitet · aktiver Einbezug aller Akteure einschließlich Betriebe – dazu Erfahrungsaustausch mit Brandenburg · Aufbereitung der Studie und des Umsetzungsfortschritts · Datenbank Good/Best Practice, von allen Netzwerkpartner und Angeboten gepflegt · Sichtung und Verbreitung der existierenden Fördermöglichkeiten im Netzwerk · Newsletter · Plattform der SNMTB nutzen und erweitern 			
regelmäßige Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen und Fachtagungen für sächsische Vertreter und Vertreterinnen ermöglichen; Ergebnisse für das Netzwerk aufbereiten	Freistaat, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
Erfahrungsaustausch mit klimatischen Zwillingen durch Top- und Kompetenzangebote	UM, DMO		<input checked="" type="checkbox"/>
Arbeitshilfen			
Monitoring von Arbeitshilfen aus dem In- und Ausland, Prüfung der direkten Anwendung oder niedrigschwelligen Übertragung auf Sachsen und Verbreitung im Netzwerk; betr. u. a.	UM, TMGS, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> · Koordinierungsstelle des Bundes bzw. des Mobilitätsforums Bund · andere rad-/biketouristische Koordinierungsstellen, Fachportale und AGFKen 			
Empfohlene Arbeitshilfen/Leitfäden	UM und ...		
<ul style="list-style-type: none"> · Sicherung Versorgung auf der Strecke (ggf. durch Workshop; in der Oberlausitz geplant) · Checkliste »Klimafit« mit Kriterien für die Optimierung der rad- und biketouristischen Angebote für die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. schattige Wegführung, Pausen, Wasserstellen, Umbuchung bei Extremwetter) · Event Legacy · Checkliste zur betrieblichen Einschätzung als Top-Angebot (Vorbild Selbsteinschätzung Hessen) · Arbeitshilfe Radservice: Selbsthilfe, Reparatur im öffentlichen Raum, bei Betrieben und Übersicht Schutzbriefe · Erarbeitung einer Umbuchungslösung für Extremwetterlagen und Kommunikation in das Netzwerk · Aktualisierung der Standards für die Radverkehrswegweisung auf Grundlage der Erkenntnisse bei der Umsetzung des Knotennummernsystems 	DMO		
	DMO, TMGS		
	DMO, TMGS		
	DMO, LTV, TMGS		
	Freistaat		

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
Erarbeitung Vorlage Produkt-QM-Handbuch/Roadmap zur Produktentwicklung und Pflege jedes Top- und Kompetenzangebots ²⁹ und Abstimmung zwischen Beteiligten <ul style="list-style-type: none"> · Erlebnis- und Servicequalität³⁰ der Top-Angebote und Kompetenzbeweise definieren: Standards für die relevanten Kontaktpunkte und »Pain Points« entlang gesamter Customer Journey und Reise-/Servicekette aus Sicht von (ortsunkundigen) Übernachtungs- und Tagesgästen erarbeiten · durch einen jährlichen Erfahrungsaustausch wird die Vorlage regelmäßig aktualisiert 	Freistaat, TMGS, UM, DMO, Top-Betriebe, (betr. Kommunen)	<input checked="" type="checkbox"/>	
Daten und ihre Haltung, Pflege, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit verbessern			
Radwegedatenbank und Wegweisungskataster zum SachsenNetz Rad <ul style="list-style-type: none"> · Vorstellung ggü. Touristikern · dauerhaft zugänglich machen · Nutzung schulen 	LaSuV, DMO		
Einheitliche, standardkonforme Datenhaltung, -pflege und -nutzung zu Radwegen und Begleitinfrastruktur ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> · betrifft sowohl die Nutzung durch Endkunden im Rahmen der Customer Journey als auch durch Fachkreise während der Entwicklung und Pflege · Verbindung der derzeit in getrennten Silos gehaltenen Daten durch Schnittstellen bzw. in einem System · Klärung der Abgrenzung von Hauptaufgabe(n), Machbarkeit und Zuständigkeiten unter Berücksichtigung existierender Systeme/Datenbanken mit Tourismusbezug wie SaTourN (Sachsen-Tourismus Netzwerk/Saxony Tourism Network), OSM (OpenStreetMap) oder DtP (Digitize the Planet) · Ziel: Sicherung der marktgerechten Vollständigkeit und Aktualität in den genannten Systemen · schrittweise praxisorientierte Realisierung unter Einbezug der auslösenden Stellen bzw. der Organisationen mit entsprechender Datenhoheit · Sicherung der (nahezu) vollständigen und aktuellen Verfügbarkeit wesentlicher fahrradtouristischer Punkt-, Linien- und Flächendaten (z. B. Radservice, Trinkwasser, Schutzgebiete, zeitlich begrenzte Sperrungen) entlang der gesamten Servicekette als Open Data, vorzugsweise in OSM 	Freistaat, UM, TMGS, DMO, LTV, GeoSN, Ehrenamt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Einrichtung einer zentralisierte Marktforschungsübersicht/Datendrehscheibe mit sachsenweiten und regionalen Erkenntnissen	Freistaat, TMGS	<input checked="" type="checkbox"/>	
Erfolgsmessung und Finanzierung/Ausstattung			
Erfolgsmessung verbessern			
Handlungsfelder <ul style="list-style-type: none"> · Kennzahlen jährlich erheben und für (Nach)Steuerung nutzen 	UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
Produktportfolio und Tourismusmarketing <ul style="list-style-type: none"> · Vereinbarung eines einheitlichen, nach Top-/Kompetenzangebot differenzierten Kennzahlen-Sets (z. B. Webzugriffe, Clippings, Monitoringdaten, Gästebefragungen, Eintritte) zur Erfolgskontrolle, Berechnung des 	Freistaat, TMGS, DMO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	

²⁹ Enthält u. a. Produktbeschreibung, Kontaktpunkte, Zielgruppen, Erfolgsfaktoren, Produktmanagement, Zuständigkeiten, Partner, Geschäftsmodell, Erfolgsmessung usw. Sowie kurz-, mittel-, langfristige Maßnahmen

³⁰ Erlebnis, Infrastruktur, Begleitinfrastruktur, Betriebe, Services, Vermarktung, Kundenservice

Aufgabe	Verantwortliche Akteure	Dauer-aufgabe	Grenzüber-greifend
<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftsfaktors Rad- und Biketourismus und strategischen Steuerung regelmäßige Erhebung der vereinbarten Daten und jährliche Auswertung für den Freistaat als Datenblatt Fortführung des Monitorings durch Einrichtung von Dauerzählstellen an Top-Angeboten unter Nutzung der Fördermöglichkeiten Durchführung regelmäßiger Zählungen und Datenerhebungen an Kompetenzangeboten zur Qualitätssicherung zentrale Bündelung der Monitoringdaten, bestenfalls Veröffentlichung als OpenData Erfolgsmessung in alle Vermarktungsmaßnahmen auf allen Ebenen integrieren (insbesondere Anzeigen, Influencer-Kooperationen); als Förderungsvoraussetzung etablieren 			
Wirtschaftsfaktor Rad- und Biketourismus <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Datengrundlage durch intensiviert Marktforchung vor Ort Berechnung und Kommunikation als Faktencheck im Dreijahresrhythmus 	Freistaat	<input checked="" type="checkbox"/>	
Mittelausstattung und Finanzierungsbasis deutlich verbessern			
grundsätzlich: Verbesserung der Tourismusfinanzierung durch Gästetaxen und Tourismusabgaben	Freistaat, Kommunen	<input checked="" type="checkbox"/>	
gewidmetes, planbares Rad- und Bikemarketingbudget unabhängig von Position Ganzjahrestourismus sichern	Freistaat	<input checked="" type="checkbox"/>	
Etablierung von Beteiligungsmodellen für die Weiterentwicklung der Top- und Kompetenz-Angebote mit regelmäßigem Reporting über Kennzahlen zum Saisonverlauf und Wirtschaftsfaktor	TMGS, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	
Stärkung von Public-Private-Partnerships (PPP) zur Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur und Angebote	Freistaat, LTV, DMO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nutzung europäischer Programme zur Weiterbildung und zum Mentoring	Freistaat, TMGS, DMO, UM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Nutzung externer, tourismusfremder Mittel, z. B. für Weiterbildungsangebote für Akteurinnen und Akteure im Rad- und Biketourismus	alle	<input checked="" type="checkbox"/>	
Veranstaltung von Informationstreffen, Hackathons, Cycling (Bar) Camps und Mapping Days mit dem Ehrenamt zur Bearbeitung ausgewählter Verbesserungsbedarfe in der Produktweiterentwicklung und Datenbereitstellung (v. a. in den Bereichen Klima, Digitalisierung/Smart Regions/Open Data, Weiterbildung – unter Nutzung darauf ausgelegter Programme)	Freistaat, TMGS, DMO, UM, Ehrenamt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbesserung der ideellen und materiellen Würdigung des Ehrenamts	Freistaat, LTV, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vorbereitung des EU-Programmzeitraums 2028-2034 mit dem Ziel der Stärkung der grenzübergreifenden Kooperation und Einwerbung zusätzlicher Mittel <ul style="list-style-type: none"> Nutzung der grenzübergreifenden Kooperationen für innovative, möglichst sektorübergreifende Pilotprojekte und Reallabore, die in der Folge auf die wichtigsten Angebote in Sachsen übertragen werden können Vorbereitung von Projektskizzen³¹ und grenzübergreifende Partnersuche – z. B. für Bewerbung 2028 zur Verdichtung EuroVelo-Netz ab Warschau bis zum Iron Curtain Trail (Euro Velo 13) Prüfung Einrichtung EVTZ Bike:Belt o. ä. Struktur 	Freistaat, UM, DMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

³¹ Die im Handlungsfeld 1 aufgeführten grenzübergreifenden Top-Angebote können als Ausgangspunkt dienen.

Datenblätter der Zählungen

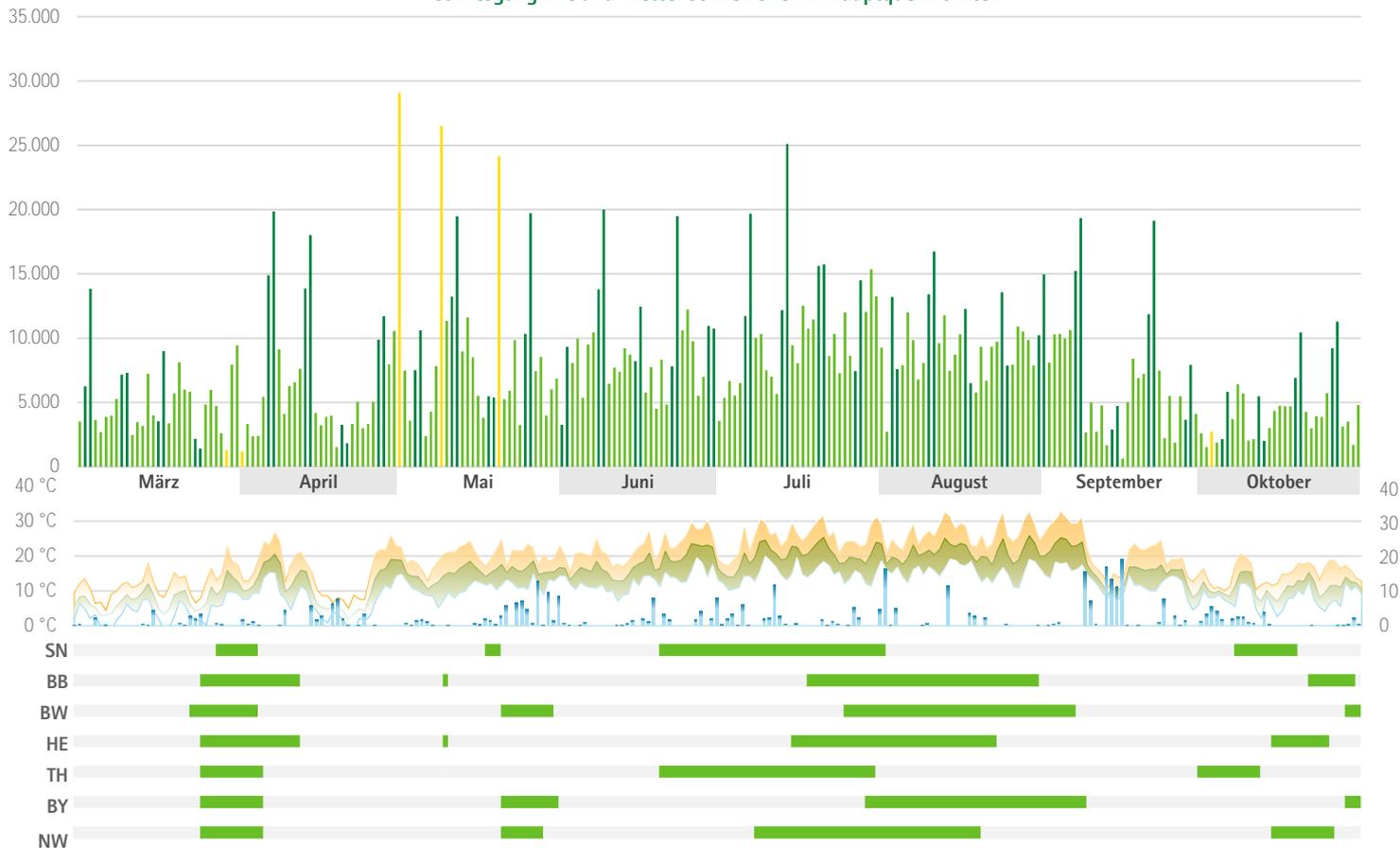


Sachsen gesamt

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Döbeln



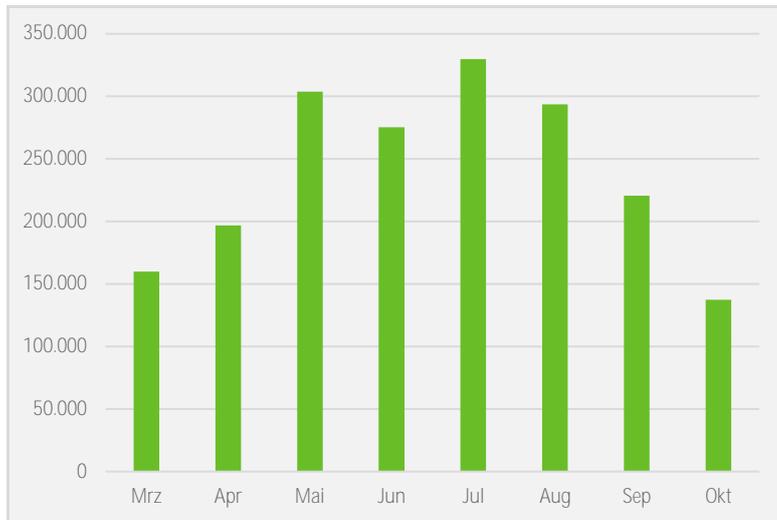
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

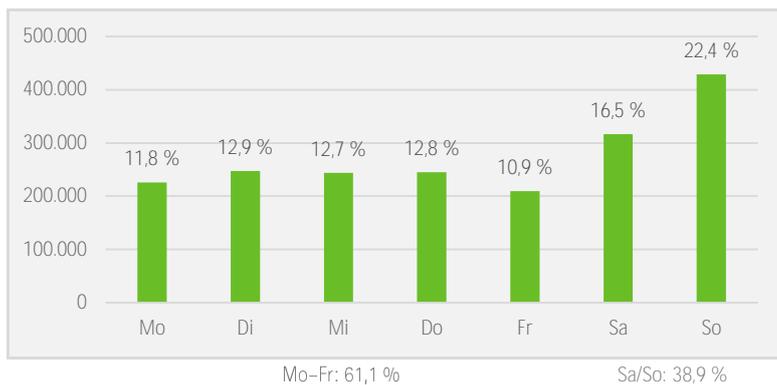
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	159.927	5.159	8,3 %
April 24	196.721	6.557	10,3 %
Mai 24	303.853	9.802	15,8 %
Juni 24	275.217	9.174	14,4 %
Juli 24	329.776	10.638	17,2 %
August 24	293.714	9.475	15,3 %
September 24	220.655	7.355	11,5 %
Oktober 24	137.477	4.435	7,2 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	1.917.340		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	226.004	6.457	11,8 %
Dienstag	247.213	7.063	12,9 %
Mittwoch	244.069	6.973	12,7 %
Donnerstag	244.867	6.996	12,8 %
Freitag	209.751	5.993	10,9 %
Samstag	316.472	9.042	16,5 %
Sonntag	428.964	12.256	22,4 %
Summe	1.917.340		100,0 %

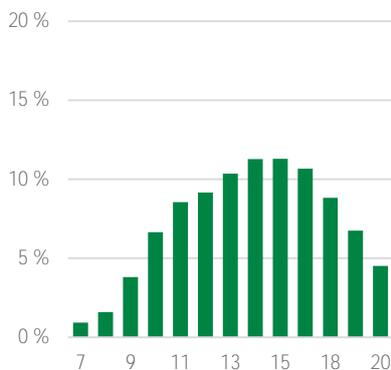


Tagesganglinien

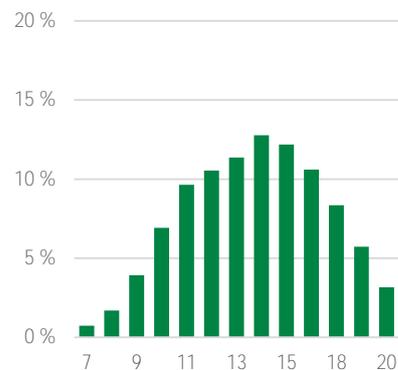
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag

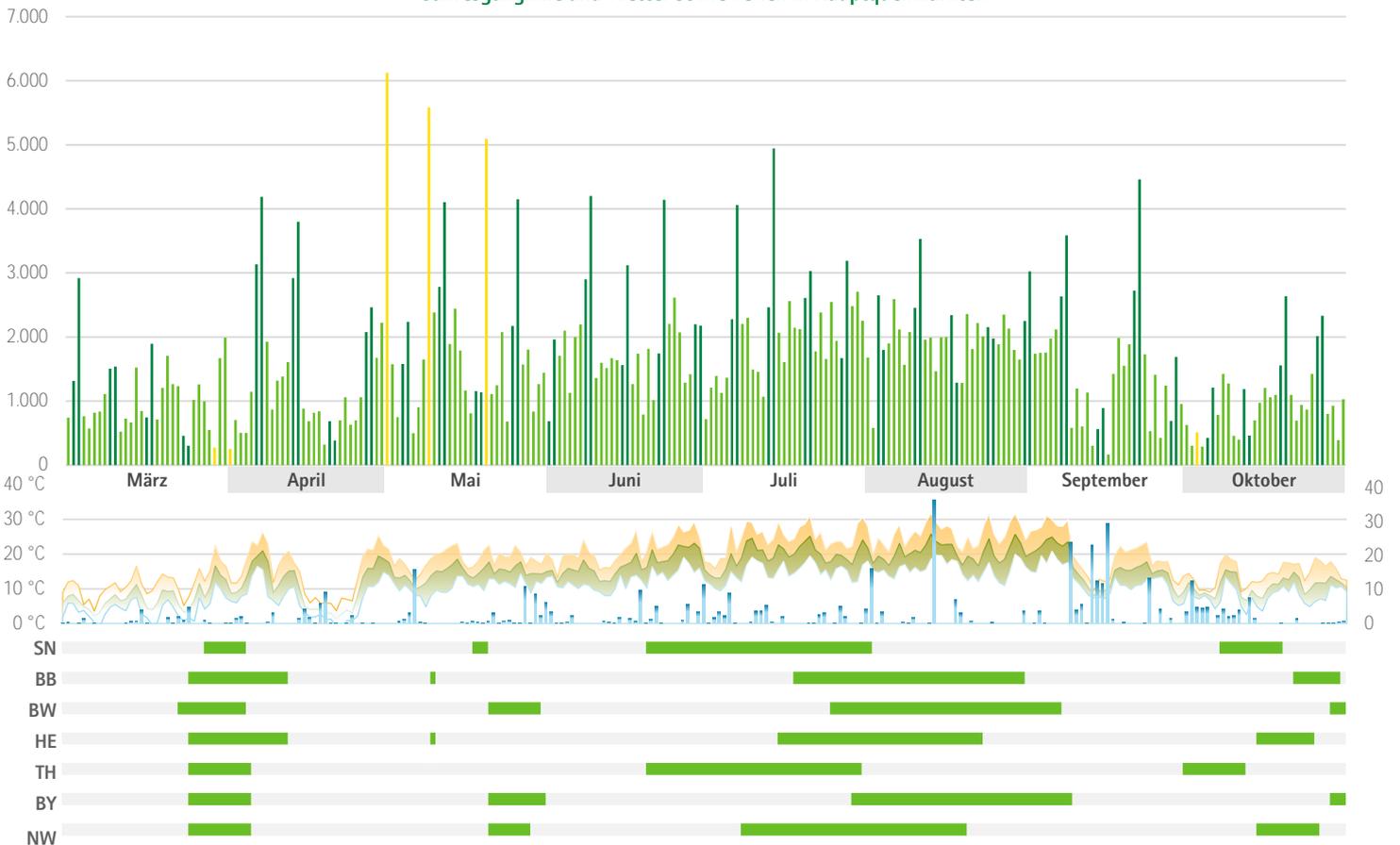


Chemnitz. Zwickau. Region.

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Chemnitz



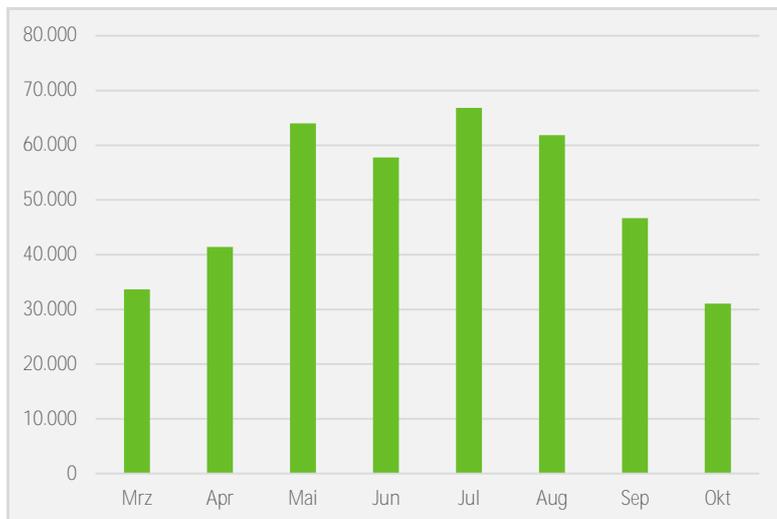
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

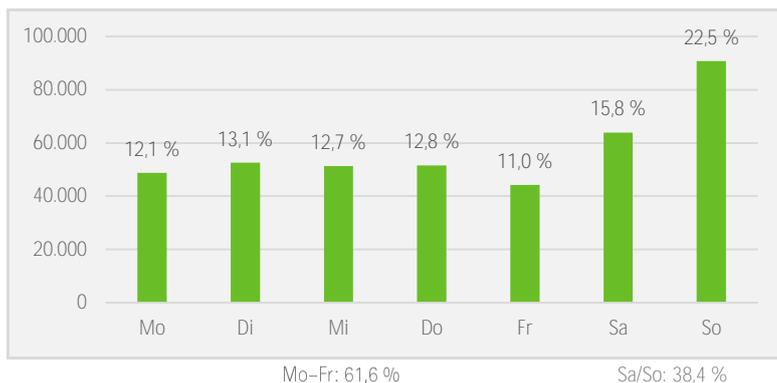
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	33.664	1.086	8,3 %
April 24	41.428	1.381	10,3 %
Mai 24	63.977	2.064	15,9 %
Juni 24	57.792	1.926	14,3 %
Juli 24	66.797	2.155	16,6 %
August 24	61.817	1.994	15,3 %
September 24	46.705	1.557	11,6 %
Oktober 24	31.065	1.002	7,7 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	403.245		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	48.831	1.395	12,1 %
Dienstag	52.629	1.504	13,1 %
Mittwoch	51.334	1.467	12,7 %
Donnerstag	51.564	1.473	12,8 %
Freitag	44.196	1.263	11,0 %
Samstag	63.910	1.826	15,8 %
Sonntag	90.781	2.594	22,5 %
Summe	403.245		100,0 %

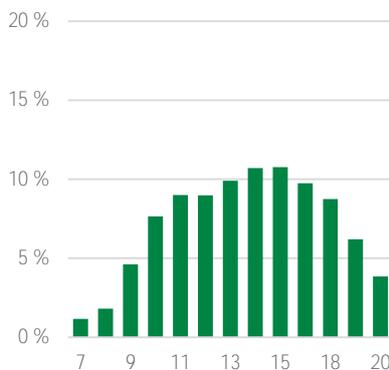


Tagesganglinien

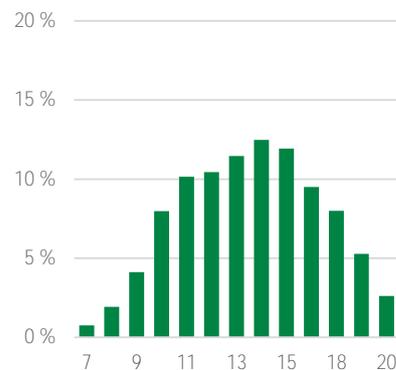
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



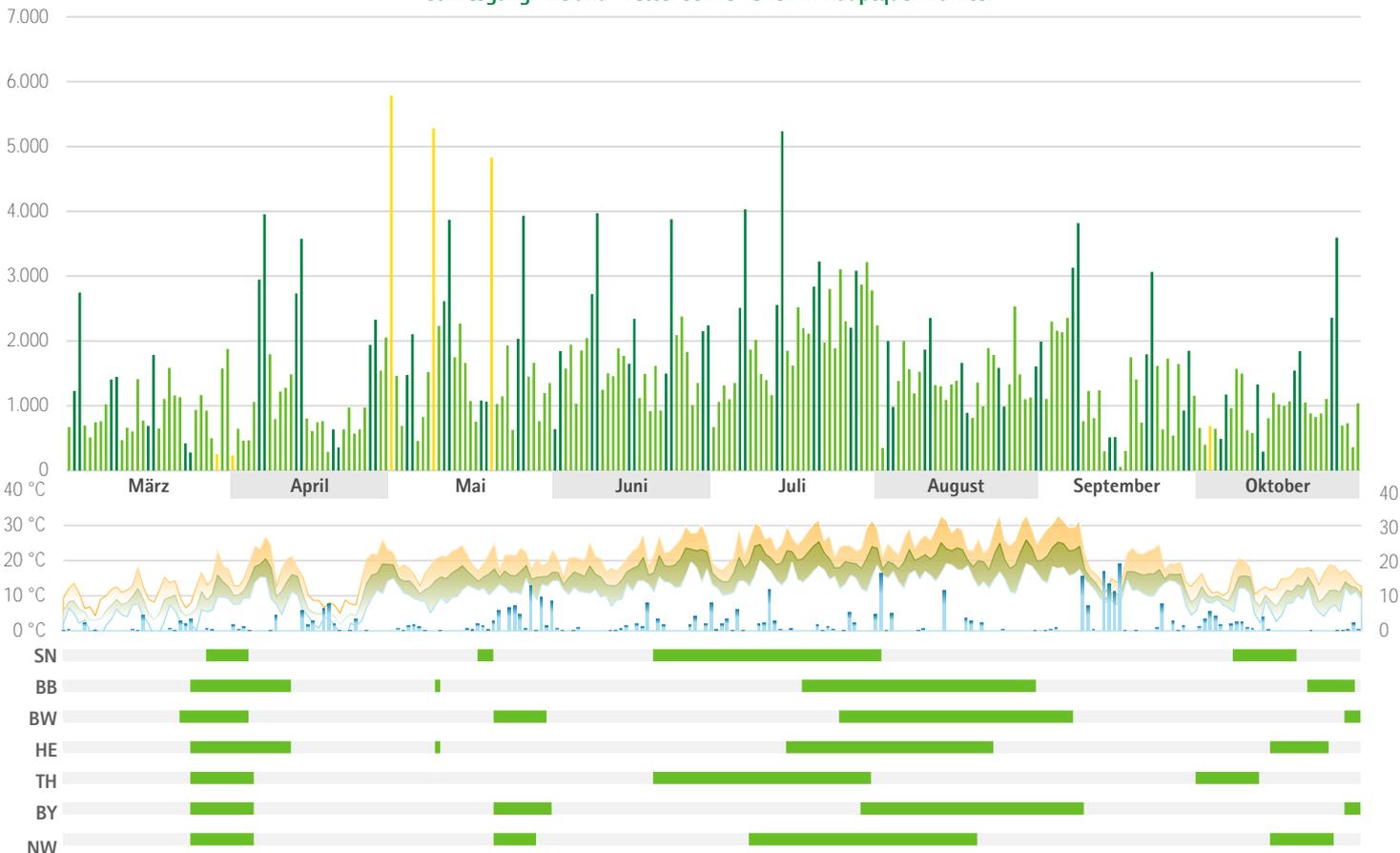
hochschalten.jetzt/dbczr

Dresden Elbland

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Döbeln



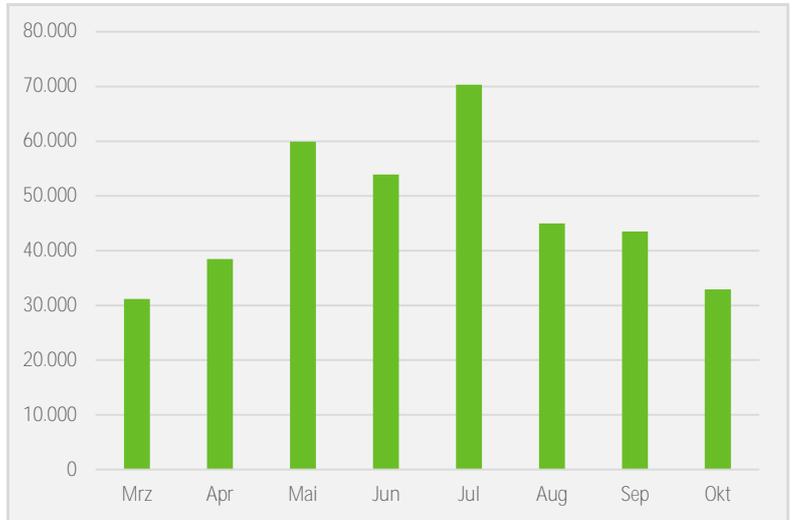
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	31.175	1.006	8,3 %
April 24	38.489	1.283	10,3 %
Mai 24	59.903	1.932	16,0 %
Juni 24	53.948	1.798	14,4 %
Juli 24	70.328	2.269	18,7 %
August 24	45.004	1.452	12,0 %
September 24	43.531	1.451	11,6 %
Oktober 24	32.899	1.061	8,8 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	375.277		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	44.549	1.273	11,9 %
Dienstag	49.011	1.400	13,1 %
Mittwoch	48.610	1.389	13,0 %
Donnerstag	49.356	1.410	13,2 %
Freitag	40.919	1.169	10,9 %
Samstag	60.324	1.724	16,1 %
Sonntag	82.508	2.357	22,0 %
Summe	375.277		100,0 %

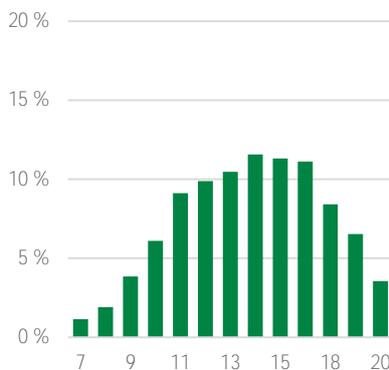


Tagesganglinien

Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



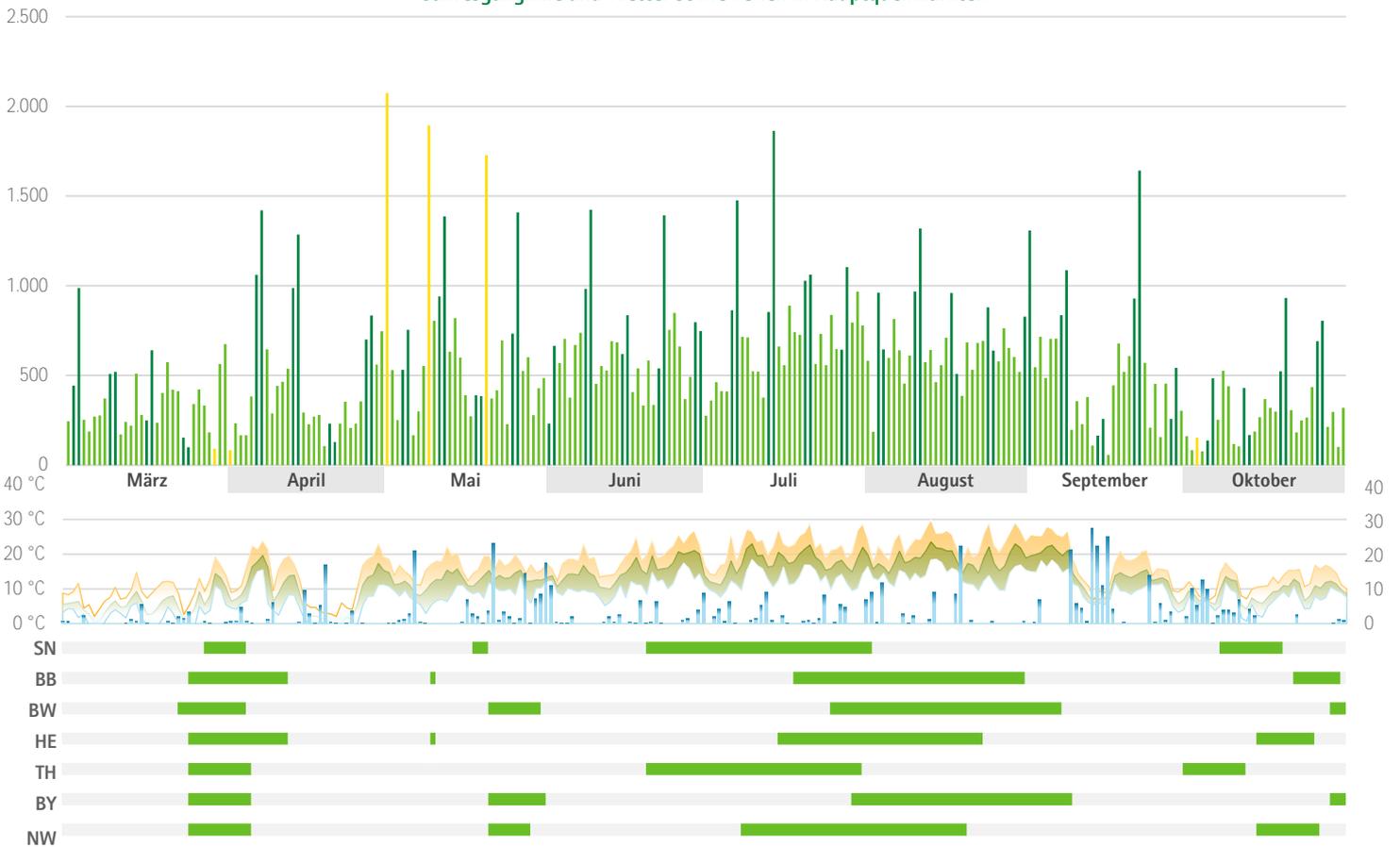
hochschalten.jetzt/dbde

Erzgebirge

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Annaberg-Buchholz



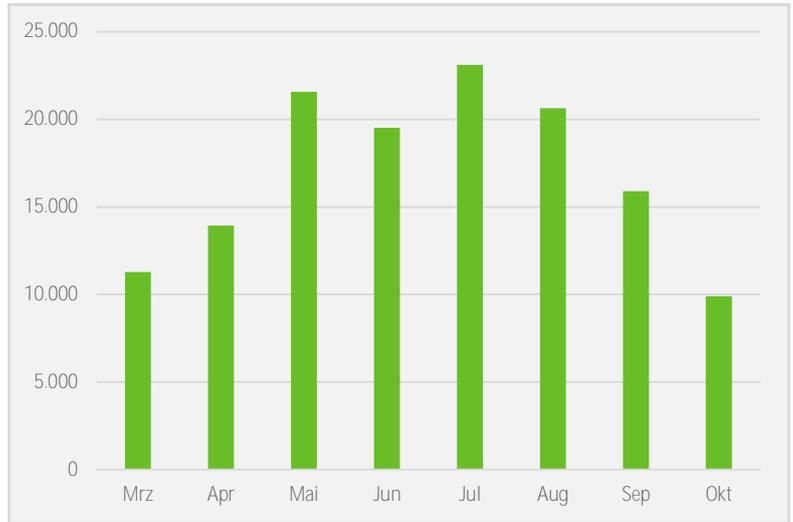
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

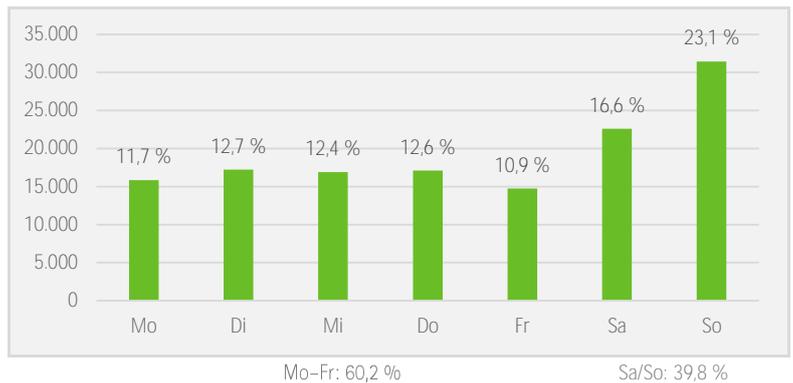
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	11.286	364	8,3 %
April 24	13.925	464	10,3 %
Mai 24	21.573	696	15,9 %
Juni 24	19.521	651	14,4 %
Juli 24	23.117	746	17,0 %
August 24	20.630	665	15,2 %
September 24	15.901	530	11,7 %
Oktober 24	9.898	319	7,3 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	135.851		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	15.832	452	11,7 %
Dienstag	17.230	492	12,7 %
Mittwoch	16.897	483	12,4 %
Donnerstag	17.108	489	12,6 %
Freitag	14.746	421	10,9 %
Samstag	22.614	646	16,6 %
Sonntag	31.424	898	23,1 %
Summe	135.851		100,0 %

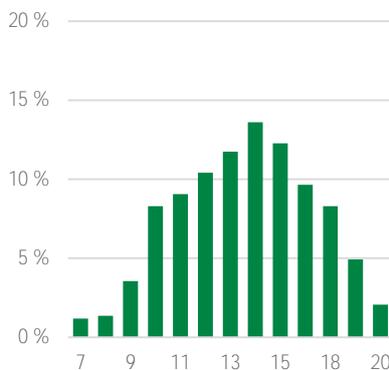


Tagesganglinien

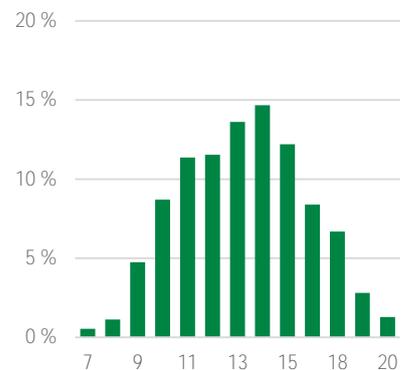
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



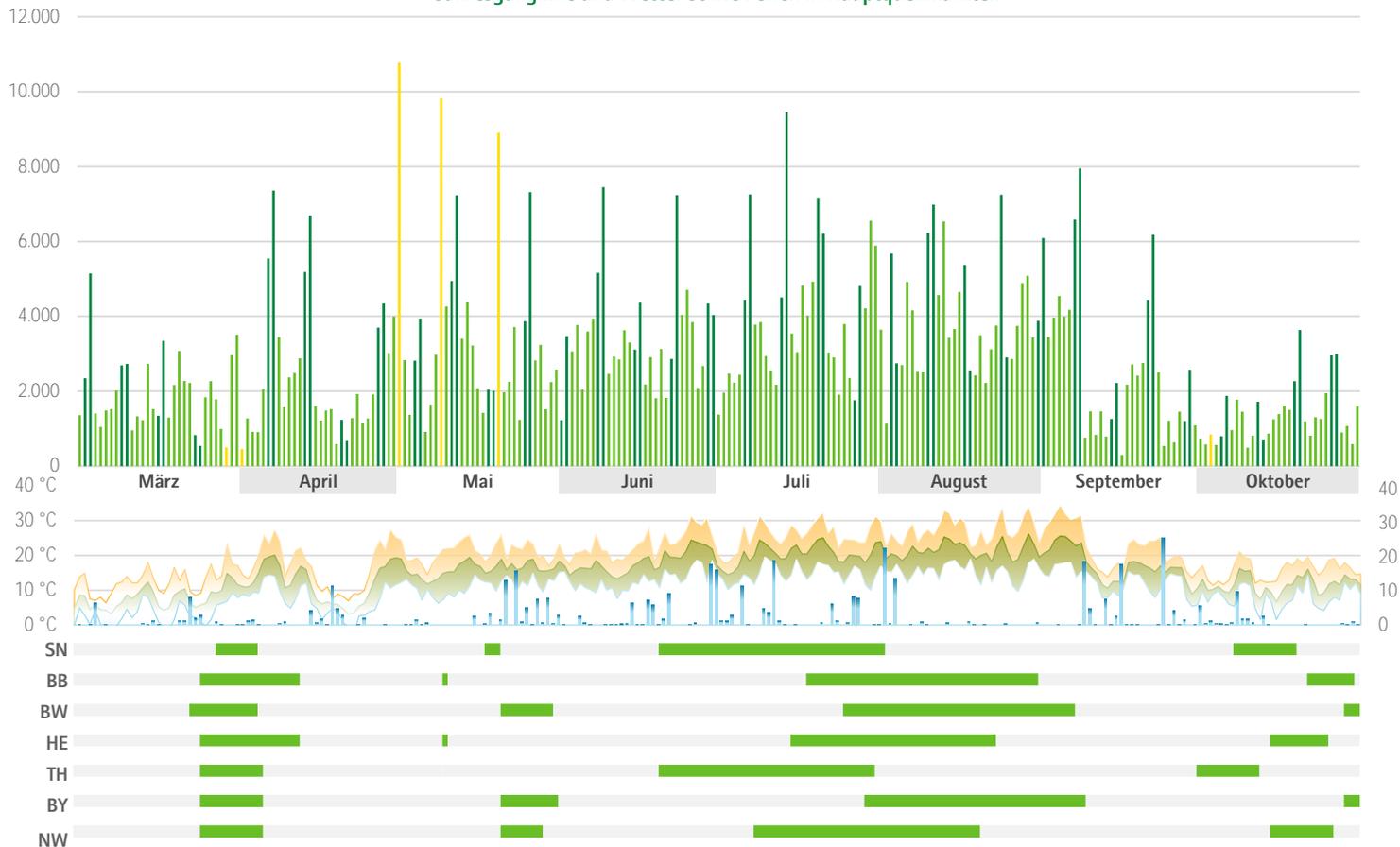
hochschalten.jetzt/dberz

Leipzig Region

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Leipzig



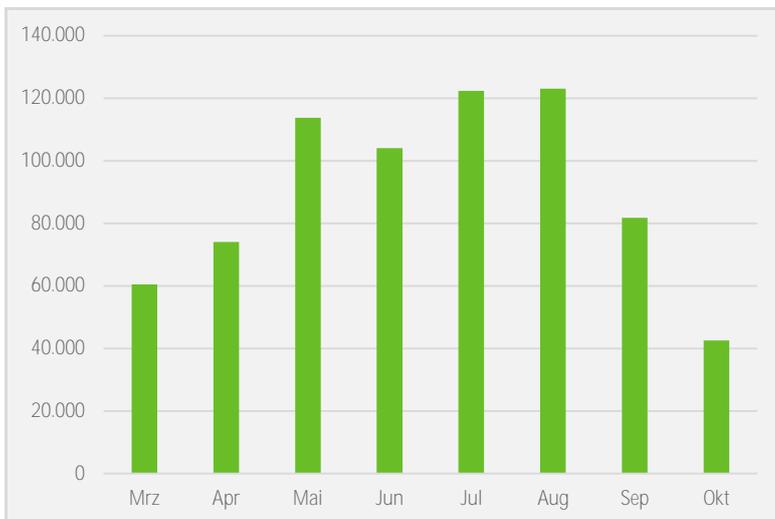
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

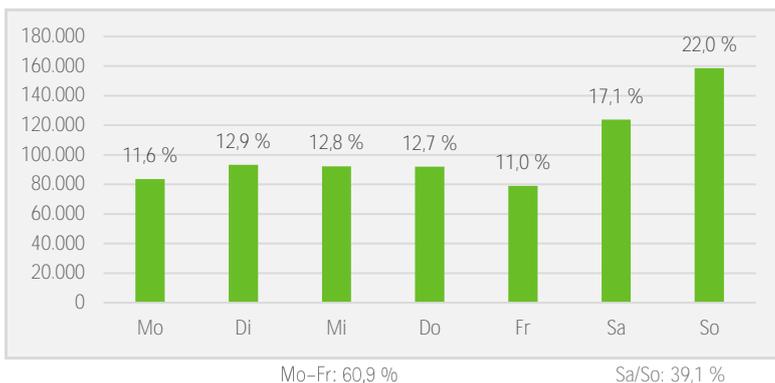
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	60.495	1.951	8,4 %
April 24	74.097	2.470	10,3 %
Mai 24	113.726	3.669	15,7 %
Juni 24	104.051	3.468	14,4 %
Juli 24	122.383	3.948	16,9 %
August 24	123.064	3.970	17,0 %
September 24	81.755	2.725	11,3 %
Oktober 24	42.554	1.373	5,9 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	722.125		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	83.608	2.389	11,6 %
Dienstag	93.145	2.661	12,9 %
Mittwoch	92.113	2.632	12,8 %
Donnerstag	91.892	2.625	12,7 %
Freitag	79.091	2.260	11,0 %
Samstag	123.710	3.535	17,1 %
Sonntag	158.566	4.530	22,0 %
Summe	722.125		100,0 %

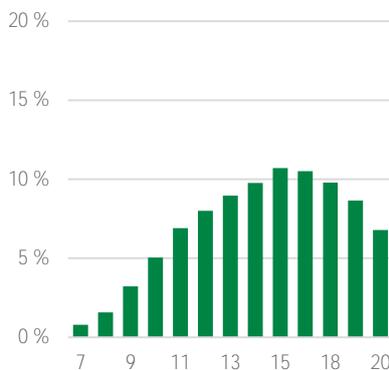


Tagesganglinien

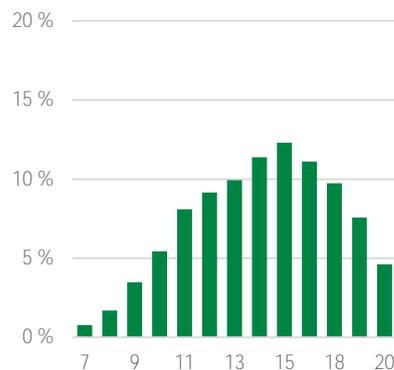
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



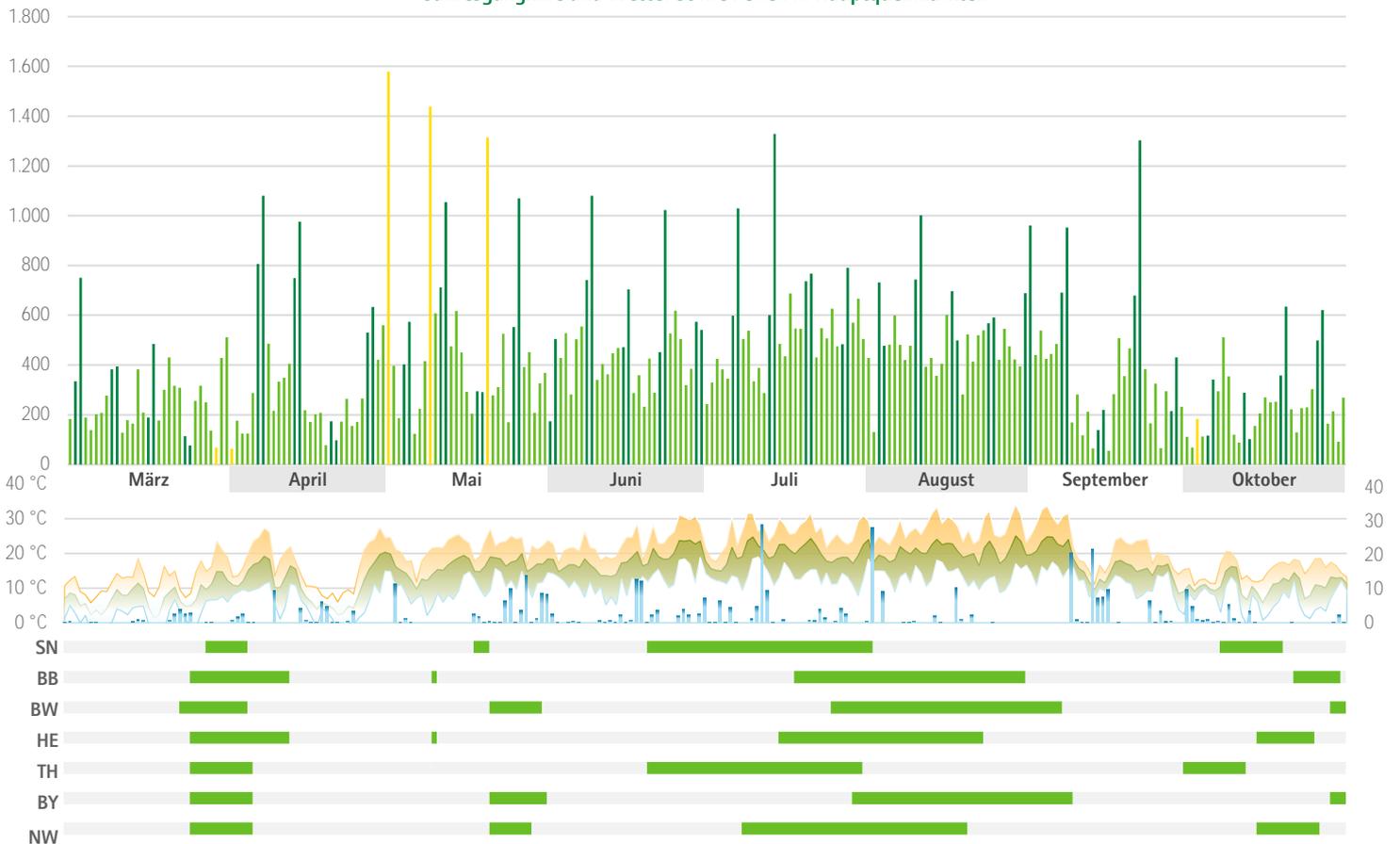
hochschalten.jetzt/dblr

Oberlausitz

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Senftenberg



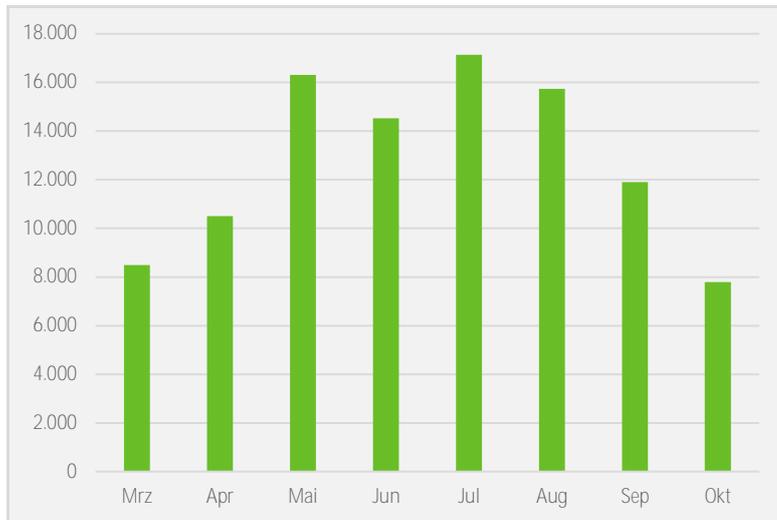
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

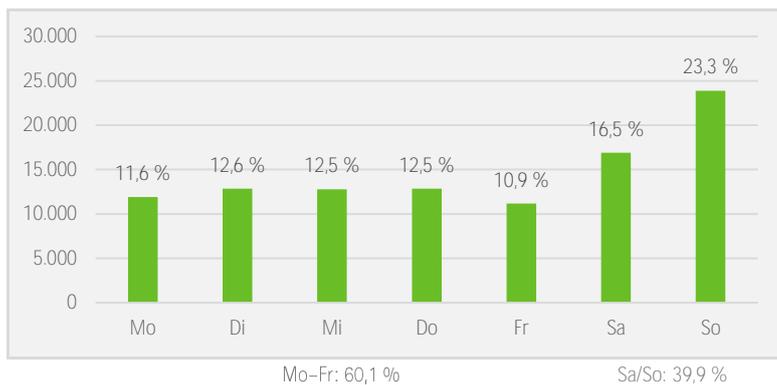
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	8.488	274	8,3 %
April 24	10.498	350	10,3 %
Mai 24	16.305	526	15,9 %
Juni 24	14.526	484	14,2 %
Juli 24	17.137	553	16,7 %
August 24	15.735	508	15,4 %
September 24	11.906	397	11,6 %
Oktober 24	7.786	251	7,6 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	102.381		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	11.925	341	11,6 %
Dienstag	12.855	367	12,6 %
Mittwoch	12.775	365	12,5 %
Donnerstag	12.839	367	12,5 %
Freitag	11.180	319	10,9 %
Samstag	16.913	483	16,5 %
Sonntag	23.894	683	23,3 %
Summe	102.381		100,0 %

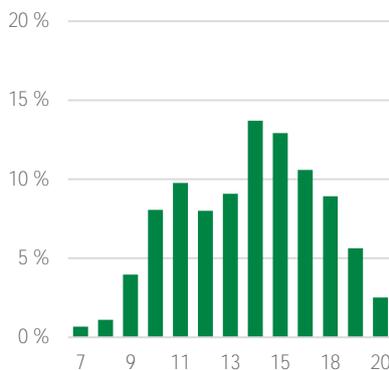


Tagesganglinien

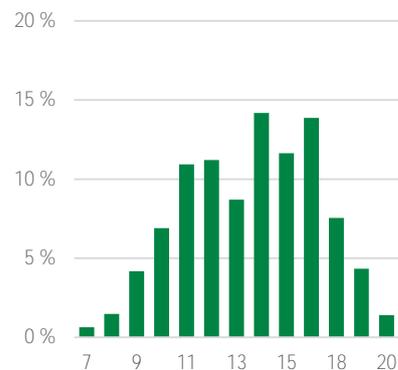
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



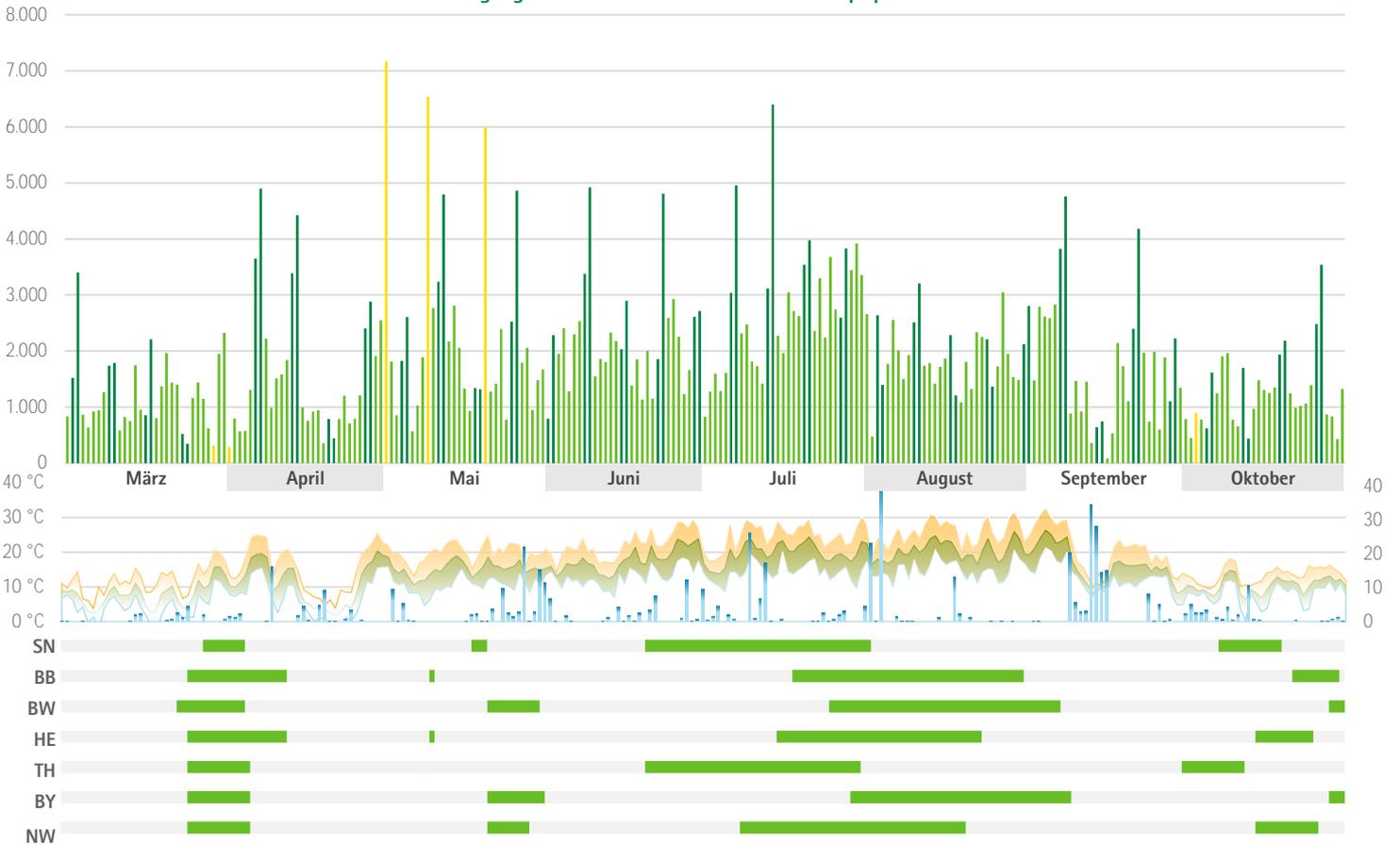
hochschalten.jetzt/dbol

Sächsische Schweiz

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Bad-Schandau



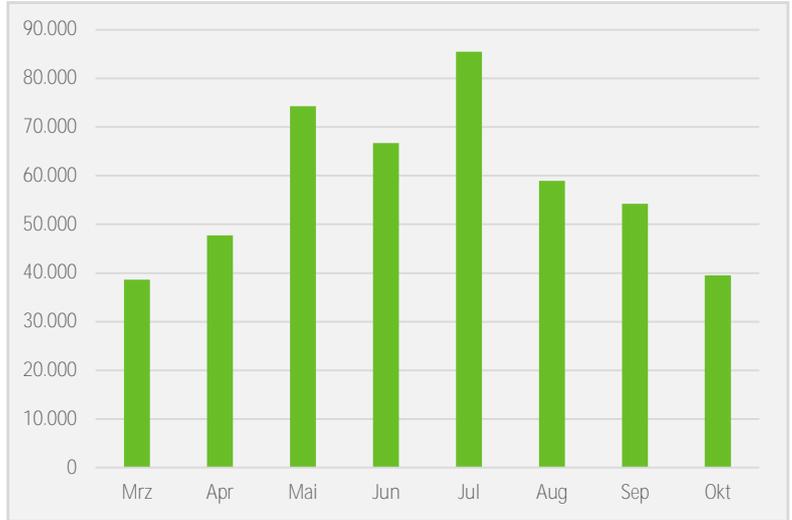
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	38.662	1.247	8,3 %
April 24	47.725	1.591	10,3 %
Mai 24	74.255	2.395	16,0 %
Juni 24	66.687	2.223	14,3 %
Juli 24	85.497	2.758	18,4 %
August 24	58.947	1.902	12,7 %
September 24	54.209	1.807	11,6 %
Oktober 24	39.517	1.275	8,5 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	465.499		100,0 %



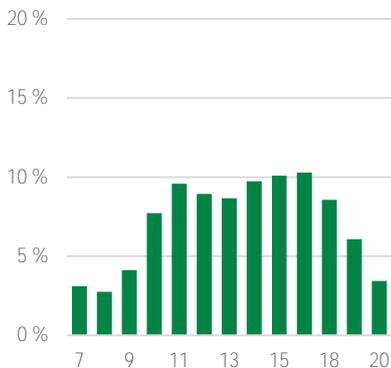
Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	55.264	1.579	11,9 %
Dienstag	60.467	1.728	13,0 %
Mittwoch	60.067	1.716	12,9 %
Donnerstag	60.928	1.741	13,1 %
Freitag	50.810	1.452	10,9 %
Samstag	75.197	2.148	16,2 %
Sonntag	102.766	2.936	22,1 %
Summe	465.499		100,0 %

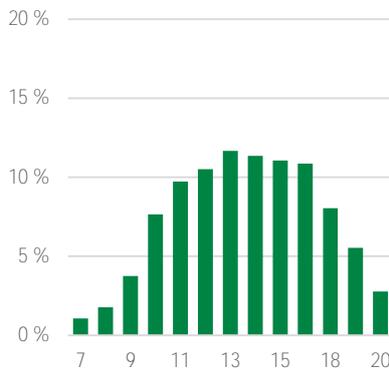


Tagesganglinien

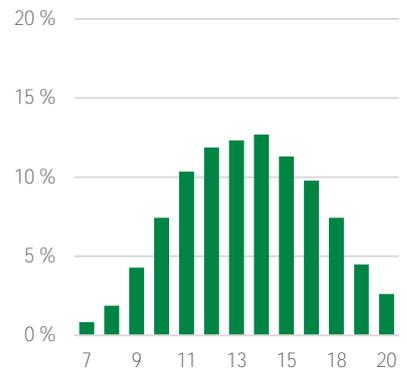
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



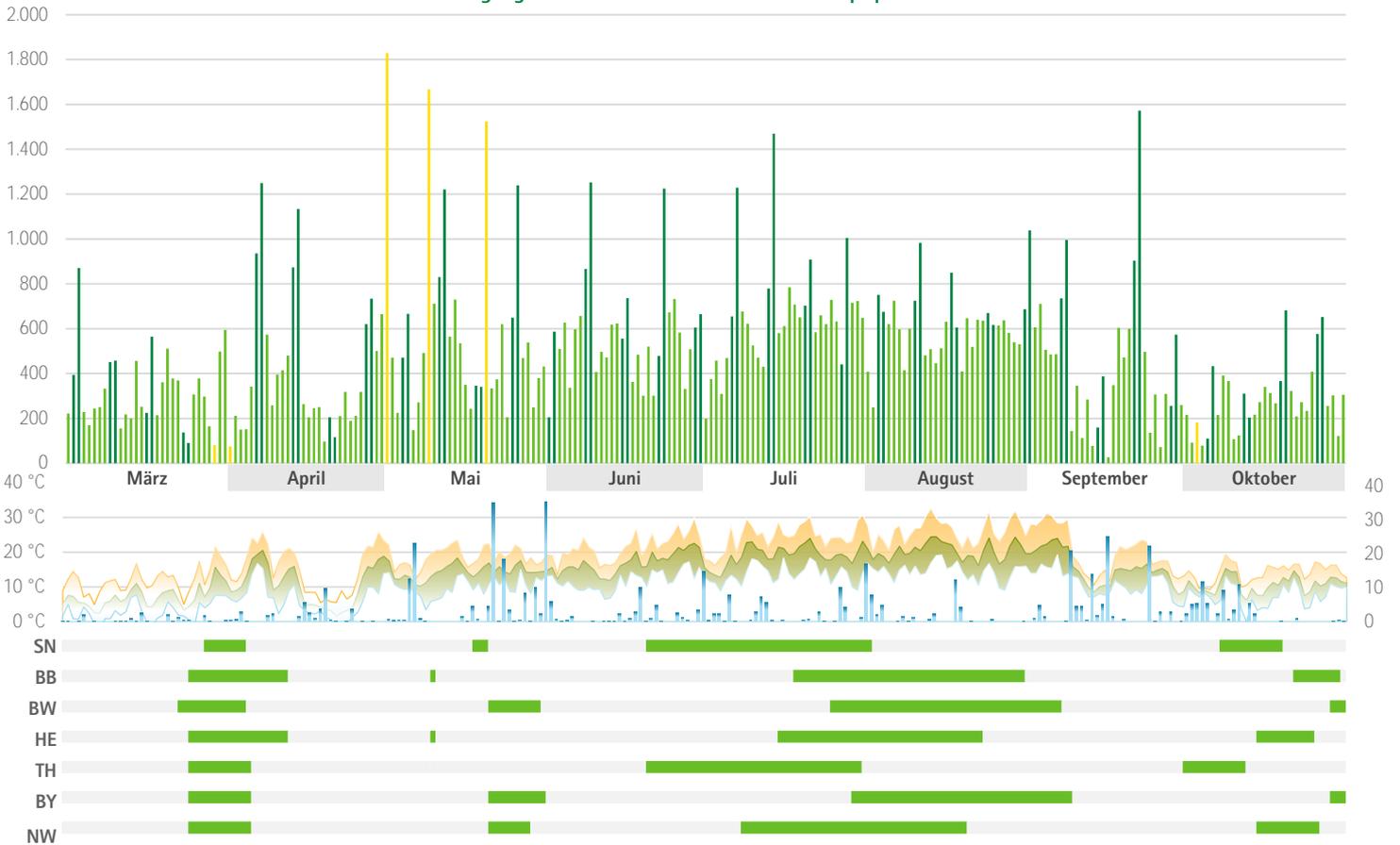
hochschalten.jetzt/dbss

Zusammenfassung
Vogtland

Zeitraum 1.3. bis 31.10.
Technologie Induktion
Wetterdaten Reichenbach im Vogtland



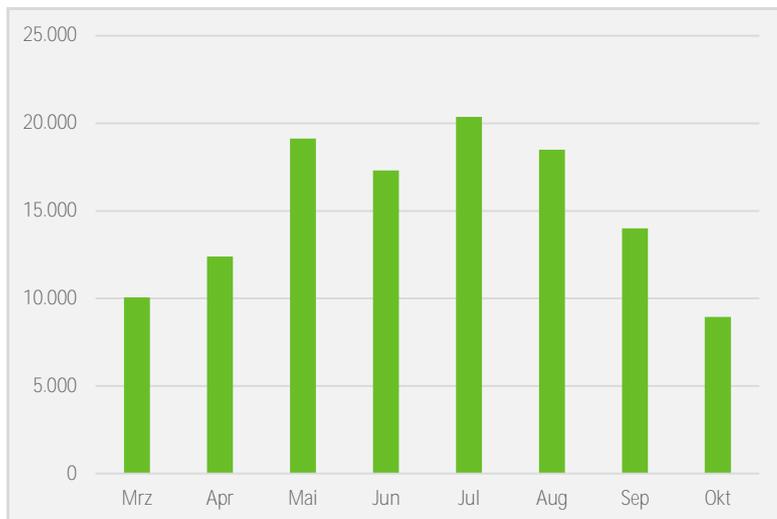
Jahresganglinie und Wetter sowie Ferien in Hauptquellmärkten



Die oberen Säulen markieren die Tageszählung. An Wochenenden sind sie dunkelgrün gefärbt. Gelbe Säulen bezeichnen Feiertage.
Die Kurven in der Mitte zeigen die Tiefst- (blau), Durchschnitts- (grün) und Höchsttemperatur (orange) am Standort an (linke Skala). Die damit verbundenen Säulen geben den Tagesniederschlag in mm wieder (rechte Skala). Ganz unten sind die Ferien in den Hauptquellmärkten dargestellt.

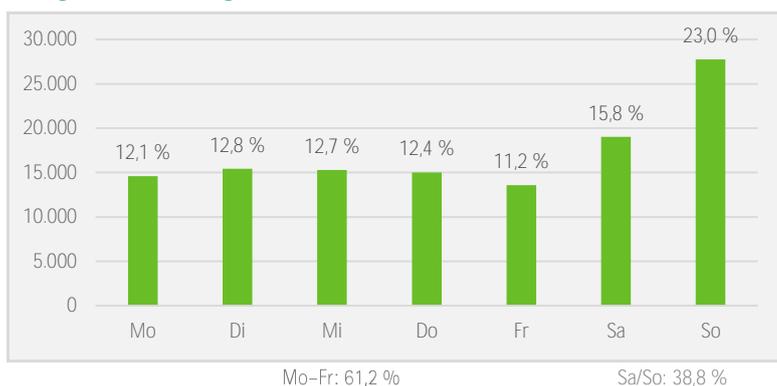
Monatliche Auswertung

	Zählungen	Ø-Zählung am Tag	Anteil an Σ Jahr
Januar 24	-	-	-
Februar 24	-	-	-
März 24	10.068	325	8,3 %
April 24	12.389	413	10,3 %
Mai 24	19.123	617	15,8 %
Juni 24	17.313	577	14,3 %
Juli 24	20.363	657	16,9 %
August 24	18.502	597	15,3 %
September 24	14.006	467	11,6 %
Oktober 24	8.942	288	7,4 %
November 24	-	-	-
Dezember 24	-	-	-
Summe	120.706		100,0 %



Auswertung nach Wochentagen

	Zählungen	Ø-Zählung des Tages	Anteil an Σ Woche
Montag	14.605	417	12,1 %
Dienstag	15.430	441	12,8 %
Mittwoch	15.302	437	12,7 %
Donnerstag	15.012	429	12,4 %
Freitag	13.573	388	11,2 %
Samstag	19.015	543	15,8 %
Sonntag	27.769	793	23,0 %
Summe	120.706		100,0 %

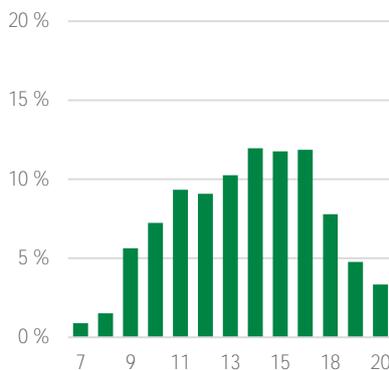


Tagesganglinien

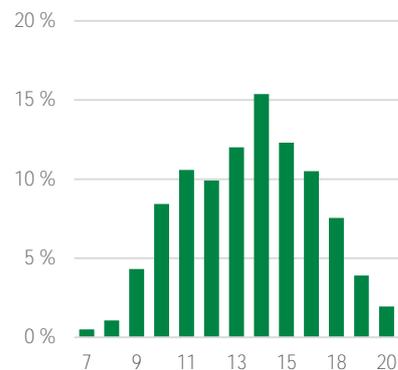
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Alle Datenblätter zu den Zahlstellen der Destination sind hier abrufbar:



hochschalten.jetzt/dbvl



Impressum

Herausgeber

Sächsisches Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus
Wigardstraße 17, 01097 Dresden
E-Mail: redaktion.kt@smwk.sachsen.de
Internet: www.smwk.sachsen.de

Redaktion

Tilman Sobek, Philipp Schaffer, Anne Uhlig (absolutGPS)
Referat 52 – Tourismuswirtschaft, Kur- und Erholungsorte und Touristische Infrastruktur
Berechnung Wirtschaftsfaktor: dwif-Consulting GmbH

Redaktionsschluss

August 2025

Gestaltung und Satz

absolutGPS, c/o geoSports-Tec GmbH
Christianstraße 1, 04105 Leipzig
E-Mail: mail@absolut-gps.com
Internet: www.absolut-gps.com

Bildnachweis

TMGS/absolutGPS (Dennis Stratmann) mit Ausnahme von S. 3: Christian Hüller; S. 46 rechts und S. 61: Felix Meyer; S. 78: Philipp Herfort

Karten

Geodaten und Rendering der Basiskarte © OpenStreetMap und Mitwirkende (openstreetmap.org) unter Open Database License (ODbL: opendatacommons.org/licenses/odbl/).

Hinweis zur Sprache

In einigen wenigen Fällen wurde im Text, in Tabellen oder Abbildungen aus Platzgründen nur das generische Maskulinum verwendet. Hier sind selbstverständlich alle Menschen gemeint.

Druck

WIRmachenDRUCK GmbH

Bezug

Diese Druckschrift kann kostenfrei bezogen werden bei:
Zentraler Broschürenversand der Sächsischen Staatsregierung
Hammerweg 30, 01127 Dresden
Telefon: +49 351 210367172
Telefax: +49 351 2103681
E-Mail: publikationen@sachsen.de
www.publikationen.sachsen.de

Verteilerhinweis

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsgemäßen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass sie als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist es Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Copyright

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der foto-mechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.

Diese Broschüre wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Diese Studie ist unter folgendem Link digital verfügbar:
<https://hochschalten.jetzt/rts25>

