

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA FILOZOFICKÁ

Bakalářská práce

2011

Jana Šelemanová

**UNIVERSITÄT PARDUBICE
PHILOSOPHISCHE FAKULTÄT**

**ÜBER DIE GRENZE UND SO WEITER.
DIE RADFAHRER.**

ABSCHLUSSARBEIT

JANA ŠELEMANOVÁ

2011

**UNIVERZITA PARDUBICE
FILOZOFICKÁ FAKULTA**

**HRANICE A TAK DÁLE.
CYKLISTÉ.**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

JANA ŠELEMANOVÁ

2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení. **Jana ŠELEMANOVÁ**
Osobní číslo: **H08532**
Studijní program. **B7310 Filologie**
Studijní obor **Německý jazyk pro hospodářskou praxi**
Název tématu. **Přes hranice a tak dále. Cyklisté.**
Zadávající katedra. **Katedra cizích jazyků**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í

Studentka se ve své bakalářské práci zaměří na Česko-saské Švýcarsko a cyklostezky na jeho území. V teoretické části představí autorka České a Saské Švýcarsko a jejich společný vývoj. Dále se bude zabývat cykloturistikou obecně (využití, cílová skupina), budováním cyklostezek a značením. V praktické části se studentka zaměří na možnosti transportu kol (vlak, cyklobus, přívozy přes řeku). Důležitou kapitolou je financování projektů podporující cykloturismus a spolupráce mezi městy a obcemi v pohraničí. Jako základní pramen poslouží prospekty, výroční zprávy a odborná literatura.

Rozsah grafických prací.

Rozsah pracovní zprávy

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury

Jeřábek, M., Kučera, K., Müller, J.: Pohraničí jako prostor zprostředkování - šance pro meziobecní spolupráci v česko-saském pohraničí, Urbanismus a územní rozvoj - ročník IV - číslo 1/2001.(Hrsg.) Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Dresden, 2005 Zeitungen: Sächsische Zeitung, Děčínský deník.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Winfried Baumann, Dr.
Katedra cizích jazyků

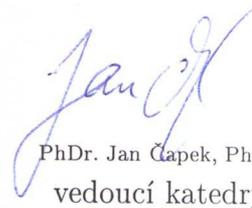
Datum zadání bakalářské práce: **30. dubna 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2011**



prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.
děkan

L.S.



PhDr. Jan Čapek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 6. 2011

Jana Šelemánová

ANNOTATION

Diese Abschlussarbeit befasst sich mit dem Nationalpark Böhmisches-sächsische Schweiz und mit Radwegen auf seinem Gebiet. Im theoretischen Teil werden die Hauptinformationen über die Nationalparks und ihre gemeinsame Entwicklung in der Cyklotouristik beschrieben. Der Sonderteil wird der Zusammenarbeit zwischen den Städten und Dörfern im Grenzgebiet gewidmet. Der praktische Teil enthält eine Untersuchung, in der die praktischen Erfahrungen der Befragten berücksichtigt sind. Anschließend werden die Untersuchungsergebnisse zusammengefasst und die Möglichkeiten für eine zukünftige erfolgreiche Zusammenarbeit im Rahmen der Cyklotouristik ermittelt.

SCHLAGWÖRTER

Böhmisches-Sächsisches Schweiz, Radfahrwege, Fahrradtouren, Cyklotouristik, Markierung, Fahrradtransport, Zusammenarbeit.

NÁZEV

Hranice a tak dále. Cyklisté.

SOUHRN

Tato závěrečná práce se zabývá NP Česko-saské Švýcarsko a cyklostezkami na jeho území. V teoretické části jsou popsány hlavní informace o Českém a Saském Švýcarsku a jejich společném vývoji v cykloturistice. Zvláštní kapitola je věnována spolupráci mezi městy a obcemi v pohraničí. Praktická část práce obsahuje výzkum, ve kterém jsou vyhodnoceny praktické zkušenosti dotazovaných cyklistů. Na závěr práce jsou shrnuty výsledky výzkumu a vyhodnoceny možnosti budoucí úspěšné spolupráce v rámci cykloturistiky.

KLÍČOVÁ SLOVA

Česko-saské Švýcarsko, cyklostezka, cyklotrasa, cykloturistika, značení, financování, přeprava kol, spolupráce.

TITLE

Borders and So on. Cyclists.

ABSTRACT

This thesis deals with the Czech-Saxon Switzerland National Park and cycle paths in its territory. The theoretical part describes basic information about Czech and Saxon Switzerland and their common development in cycle tourism. A special chapter is devoted to the cooperation between towns and villages in the border region. The practical part contains the research in which the practical experience of interviewed cyclists is evaluated. At the end of the thesis, the results of the research are summarized and possibilities of future successful cooperation within cycle tourism are evaluated.

KEY WORDS

Czech-Saxon Switzerland, cycle path, cycle route, cycle tourism, marking, financing, transportation of bicycles, cooperation.

Inhalt

Einleitung - Ziele der Arbeit	1
1. Der Nationalpark Böhmisches-sächsische Schweiz.....	4
1.1 Entstehung	4
1.2 Lage	4
1.3 Die Nationalparks und ihre Geschichte.....	5
2. Die Cyklotouristik	7
2.1 Geschichte des Fahrrades	8
2.2 Mehrfachnutzung der Radwege.....	9
2.3 Die Pflichtausrüstung der Radfahrer	11
2.4 Zielgruppe.....	11
3. Bau der Radwege	13
3.1 Realisierung des Fahrradnetzes	14
3.2 Markierung der Radwege	16
4. Finanzierung und Förderung.....	19
5. Möglichkeit des Fahrradtransports	25
6. Zusammenarbeit.....	28
7. Förderung der Cyklotouristik	31
7.1 Schönste Radwege in der Böhmisches-sächsischen Schweiz.....	32
8. Infozentren	34
9. Zusammenfassung	35
10. Literaturverzeichnis:	43
10.1 Internetquellen:.....	45
10.2 Prospekte:	46
11. Anhang	47

Einleitung - Ziele der Arbeit

Das Ziel meiner Arbeit ist es, die Unterschiede zwischen den bestehenden Radwegen auf der böhmischen und deutschen Seite der Grenze zu verfolgen. Ein solches Thema kann aber aus vielen Perspektiven beleuchtet werden. Ich möchte mit meiner Erforschung und Befragung vor allem die Qualität des Angebots beobachten, die die Existenz der Radwege betrifft.

Ogleich sich die Cyklotouristik gegenwärtig großer Popularität erfreut, beschäftigte sich bisher niemand mit diesem Thema, weshalb ich mich nicht nur auf relevante Quellen (Literatur, Jahresbericht, Prospekte) stütze, sondern auch Fachliteratur auswerte. Die Fachliteratur wurde zur Skizzierung des untersuchten Gebietes verwendet.

Die Forschungsmethoden, die in den weiteren Kapiteln verwendet werden, sind unterschiedlich. Die Grundmethode war hauptsächlich die Feldforschung: direkte Datensammlung von den relevanten Subjekten, wie zum Beispiel von den städtischen Einrichtungen oder Gemeinden, von Vertretern der Verwaltung des Nationalparks, Infozentren, der Tschechischen oder der Deutschen Bahn sowie von anderen (per Post, Email oder persönlich). In der Arbeit erscheinen Fotos und Bilder, die ich entweder selbst angefertigt habe oder von den Befragten geschenkt erhielt. Einige Bilder wurden aus Büchern und Flyern übernommen.

Ich nutzte auch das Internet, wo ich eigene Foren www.bike-forum.cz und www.radtouren.de gründete. Hier sammelte ich Kommentare und Ratschläge zu meinem Thema. Nach der Sammlung der Daten und ihrer Auswertung entstanden folgende Kapitel:

Das erste Kapitel stellt den Nationalpark Böhmisches-Sächsische Schweiz und seine Geschichte vor. Im zweiten Kapitel befaße ich mich mit der Cyklotouristik im Allgemeinen. Es wird hier eine kurze Geschichte des Fahrrades geboten - denn alles begann mit der Erfindung des Rades. In einem Unterkapitel wird dargelegt, wer die Radwege überhaupt nutzen darf. Auf den ersten Blick mag es vielleicht einfach klingen, aber bei einer Mehrfachnutzung kann es auch einmal zu Differenzen kommen. Es wurde direkt durch die Radfahrer berichtet, mit welchen Problemen sie sich auseinandergesetzt

sehen. Das nächste Unterkapitel konzentriert sich auf die Besonderheiten der Zielgruppe. An dieses Kapitel schließen auch die Pflichten der Fahrradfahrer an. Hierbei geht es sich nicht nur um deren Ausrüstung, sondern auch um die Beachtung der Verkehrssicherheit.

Der dritte Teil der Arbeit beleuchtet den Aufbau der Radwege und geht auf die Besonderheit ein, die zusammen mit den gebrauchten Materialien verbunden sind. In dem folgenden Kapitel – Markierung der Radwege –, erwähne ich die Markierungsmethode in der Böhmisches-Sächsischen Schweiz. An dieser Stelle werde ich auf die Unterschiede in Böhmen und Sachsen besonders eingehen.

Das wichtigste Kapitel der vorliegenden Arbeit ist das Teilthema der Finanzierung und der Förderung. Jeder Sporttreibende interessiert sich dafür, wo und wie staatliche und private Finanzierungsmittel eingesetzt und richtig investiert werden – in den Aufbau, die Markierung, die Wartung der Wege oder aber in die Werbung. Zur Gewinnung der erforderlichen Informationen besuchte ich persönlich die Verwaltungen der beiden Nationalparks und auch stand auch per E-mail mit den relevanten Personen in Verbindung. Das sechste Kapitel ist das Ergebnis der sechzigjährigen Forschung, die mittels der gegründeten Internetforen lief. Ich ermittelte interessante Tatsachen, die sich hauptsächlich auf die Erleichterung des Fahrradtransports in die Nationalparks konzentrierten. Das Ende meiner Arbeit ist dem gewichtigen Thema der Zusammenarbeit zwischen der böhmischen und sächsischen Verwaltung des Nationalparks gewidmet. Dieser Teil zieht einen Vergleich der Marketingreife der beiden Teile des Nationalparks.

Der Abschlusspunkt stellt eine Zusammenfassung dar, in der ich die Ergebnisse meiner Untersuchung abschließend skizziere.

1. Der Nationalpark Böhmisches-sächsische Schweiz

1.1 Entstehung

Der Nationalpark *Böhmische Schweiz* entstand am 1. Januar 2000 auf einer Gesamtfläche von 79 km² als der vierte und jüngste Nationalpark in der Tschechischen Republik. Der Sitz der Nationalverwaltung befindet sich in der Stadt Krásná Lípa.¹

Der Böhmisches Nationalpark schließt an den Nationalpark *Sächsische Schweiz* an der deutschen Seite an; dieser hat eine Gesamtfläche von 91 km² und wurde 1990 gegründet. Die Verwaltung des Nationalparks Sächsische Schweiz hat ihren Sitz in Bad Schandau.²

1.2 Lage

Der Nationalpark Böhmisches Schweiz schließt die Fläche von insgesamt neun Gemeinden ein: Staré Křečany, Krásná Lípa, Doubice, Chřibská, Jetřichovice, Srbská Kamenice, Růžová, Janov, Hřensko.



3

¹ Zpravodaj správy národního parku České Švýcarsko, ročník 9, číslo 1/2010, S. 2.

² (Hrsg.) Sächsische Schweiz, Touristenreiseführer, Praha 1999, S. 8.

³ Národním parkem na kole, Správa Národního parku České Švýcarsko, Krásná Lípa, 2010.

Die Sächsische Schweiz erstreckt sich auf dem Gebiet der Gemeinden Bad Schandau, Hohnstein, Stadt Wehlen, Stolpen, Neustadt in Sachsen, Sebnitz und Hinterhermsdorf.⁴

Die Sächsische Schweiz stellt zusammen mit dem Nationalpark Böhmisches Schweiz einen breiten Gebietskomplex von Ökosystemen dar: Sandsteinfelsen und Waldbestände mit minimaler Besiedlung. Die Böhmisches-Sächsische Schweiz ist eine Landschaft, die voller Geheimnisse, Abenteuer, unberührter Natur und vor allem von großen Felsen und Felswänden, tiefen Schluchten, Tafelbergen und ausgedehnten Wäldern ist. (Siehe Anhang Nr. 10)

1.3 Die Nationalparks und ihre Geschichte

Die gesamte Böhmisches-Sächsische Schweiz gehört zu der bekanntesten touristischen Region im Mitteleuropa. Diese Tradition hat ihre Anfänge bereits im Zeitalter der Romantik.

Die Frage, wie dieses Gebiet zu seinem ungewöhnlichen Namen kam, würden zwei Schweizer beantworten: ein Maler namens Adrian Zinng⁵ und Anton Graff⁶, ein Radierer, die beide im Jahr 1776 an der Rekonstruktion der Galerie in Dresden arbeiteten. Den beiden Künstlern gefiel die Landschaft, und während ihrer Ausflüge in der Umgebung lernten sie die böhmisch-sächsische Grenzregion kennen.

Sie wollten sogar nicht nach Hause zurück, weil sie in dieser Region ihre eigene Schweiz entdeckten. Seit dem Jahr 1785 erschien die erste Erwähnung der sächsischen, später auch der böhmischen Schweiz.⁷

Das bizarre Labyrinth, das erstmals im Jahr 1835 als *Böhmische Schweiz* bezeichnet wurde, war als Landschaftsideal geradezu prädestiniert und wartete nur darauf, entdeckt zu werden. Begeistert von der Natur und stark verbunden mit ihr, begann seit den

⁴ (Hrsg.) Českosaské Švýcarsko s mapovým atlasem, Praha 2002, S. 7.

⁵ Adrian Zinng, Maler und Kupferstecher, * 1734 St. Gallen, + 1816 Leipzig, sein Lieblingsthema waren das Felsgebilde, Der Volsk = Brockhaus A-Z, Fachwörterbuch für jedermann, 10. Auflage, Leipzig 1943.

⁶ Graff Anton, Maler, * 1736 Winterthur, +1813 Dresden, er malte Bildnisse fast aller bedeutenden Deutschen seiner Zeit, Der Volsk = Brockhaus A-Z, Fachwörterbuch für jedermann, 10. Auflage, Leipzig 1943.

⁷ (Hrsg.) Sächsische Schweiz, Touristenreiseführer, Praha 1999, S. 8 - 12.

dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts der Besitzer einer Domäne, Fürst Rudolf Kinsky,⁸ mit der systematischen Erschließung der „Dittersbacher Heide“, welche sein Sohn Ferdinand Kinsky fortsetzte. Nach und nach ließen sie Wanderwege mit gehauenen Stiegen errichten, es wurden Brücken, Geländer und „Lusthäuschen“ gebaut. Weitere Orte wurden nach den Vorschlägen des damaligen fürstlichen kinskyschen Forstmeisters und Forstrevisors, Herrn Ferdinand von Bund aus Česká Kamenice, zugänglich gemacht.

Eine wichtige Rolle bei der kommerziellen touristischen Erschließung spielten die gedruckten Wanderführer. Der vorliegende „*Führer durch die böhmische Schweiz als Anschluss an die sächsische Schweiz*“⁹ ist einer der ältesten Wanderführer dieses Teiles des Elbsandsteingebirges.¹⁰

Das Schönste, was heute die Touristen fasziniert, sowohl Fußgänger als auch Radfahrer, würde wahrscheinlich verborgen bleiben oder nur versteckt vor den Augen der Öffentlichkeit, wenn es Fürst Ferdinand Kinsky nicht gegeben hätte.

Die Sächsische Schweiz hat ebenfalls ihre Entdecker. Dank Heinrich Nikolai und Wilhelm Leberecht Götzingen können die Touristen heute die Sächsische Schweiz besuchen. Ihnen haben wir den ersten Reiseführer über die Region zu verdanken. Carl Heinrich Nikolai publizierte einen kurzen und handlichen Reiseführer. Er legte auch den Grundstein für die touristische Entwicklung der Region.

Wilhelm Leberecht folgte seinen Kollegen und inspirierte sich zu zahlreichen und weiteren Lobsängen. Seine Kenntnisse über die Geschichte der Sächsischen Schweiz und ihrer Randgebiete, insbesondere der Stadt Sebnitz, gewann Wilhelm Leberecht Götzingen insbesondere durch fleißiges Aktenstudium in den Archiven.¹¹

⁸ Fürst Rudolf Kinsky (1802 - 1836), war ein böhmischer Adeliger. Er ließ in der Böhmisches Schweiz rund um Dittersbach die Felsenwelt zugänglich machen. Deshalb wurde auch der Rudolfstein nach ihm benannt. Mašek, Petr.: Modrá krev, Praha 2003, S. 131.

⁹ Er wurde im Jahre 1864 herausgegeben. Sein Autor ist Ferdinand Náhlik. Náhlik, F.: Průvodce po českém Švýcarsku, Česká Kamenice 1864, S. 5 - 6.

¹⁰ Vgl. Náhlik, Ferdinand.: Průvodce po českém Švýcarsku, Česká Kamenice 1864.

¹¹ (Hrsg.) Nationalpark Zentrum Sächsische Schweiz, 250 Jahre Wilhelm Leberecht Götzingen der Entdecker der Sächsischen Schweiz, Bad Schandau.

Auch Caspar David Friedrich beteiligte sich an der Entwicklung eines Gebietes vom Park. In seinen Skizzenbüchern hielt er eine Reihe von Motiven des heute sogenannten Malerwegs fest.

2. Die Cyklotouristik

Die Cyklotouristik bietet kulturelles Erlebnis sowie körperliche Fitness für jedermann – je nach Anspruch und Veranlagung jeden Besuchers.

Der Beginn des Radfahrens steht im Zusammenhang mit der Geburt des Fahrrads im Jahr 1817. Diese Erfindung diente dem Spaß und der Freude. Über das Radfahren lässt sich im Allgemeinen voraussetzen, dass es sicher und schonend zur Natur ist. Die Entwicklung des Radsports trägt auch zu einem zeitgenössischen Lebensstil und wirtschaftlichen Trend bei: gesunder Lebensstil, sanfter Tourismus, aktiver Urlaub.

Die ersten Erwähnungen der Cyklotouristik kommen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Vom ersten modernen Fahrrad über die erste Fahrrad-Weltreise bis hin zu den ersten Vereinen. Schon seit den 30er Jahren gehörte die Cyklotouristik zur beliebten Reiseart.

Nach dem Zweiten Weltkrieg sank die Popularität des Fahrrads, weil das Interesse für Autos anstieg. Das war bis zu den 70er Jahren, als es dank des Trends „*Zurück zur Natur*“ wieder zur Lieblingfreizeitsaktivität wurde. Bis zur heutigen Zeit stieg das Interesse an Cyklotouristik gewaltig.¹² Für seine Vielfalt ist das Radfahren sehr beliebt und dient nicht nur als eine Entspannungsoption, sondern auch als ein relativ schnelles Transportmittel.

Vereinfacht können wir drei Arten des Radsports unterscheiden. Das Radfahren als Transportmittel, als Tourismus- und Freizeitbetätigung, wo das Radfahren selbst der Zweck ist. Und schließlich Radfahren als ein Mittel zur Steigerung der körperlichen Fitness.

Für tschechische Fahrradfahrer ist das Radfahren vor allem eine Sportbeschäftigung. Sie suchen lange Radwege, die durch die Natur führen; sie meiden allzu laute Straßen. Sie ziehen sich Sportkleidung samt der kompletten Ausrüstung an und fahren los. Das Fahrrad ist für sie kein Transportmittel, sondern es wird

¹² Vgl. Lhoták, Kamil.: Kolo Motocykl Automobil, Praha 1950, S. 7 - 45.

hauptsächlich zur sportlichen Betätigung genutzt. In den Städten und ihren Umgebungen ist Fahrradverkehr bei Weitem nicht ausreichend gut möglich. Manche Radwege enden auf der Straße oder führen sogar ins Leere. Es fehlt auch oft an Parkmöglichkeiten für die Fahrräder an öffentlichen Orten oder vor den Behörden. Dies ist der Hauptgrund, warum ein Tscheche die sportliche Betätigungsform vorzieht. Die deutschen Radfahrer nutzen Fahrräder als Transportmittel zum Beispiel zur Arbeit oder in die Schule. Sie haben hierzu passende Bedingungen, weswegen sie keine größere sportliche Fahrrad-Betätigung suchen, doch sie wandern dagegen lieber.¹³

2.1 Geschichte des Fahrrades

Die Geschichte des Radsportes und die Entwicklung des Fahrrades sind sehr eng miteinander verbunden. Wie sich das Fahrrad entwickelte, verbesserten sich auch seine Eigenschaften und der Kreis der aktiven Radsportler erweiterte sich.

Seit Anbeginn der Zivilisation spielten Räder im Leben der Menschheit eine wichtige Rolle. Die Erfindung des Rades trug zur Beschleunigung der kulturellen Entwicklung der Menschheit bei. Doch erst eine Draisine wurde zu einem echten Fortbewegungsmittel für die Bevölkerung. Obwohl sie unvollkommen und zu schwer war, war sie doch das erste Fahrrad. Dank einer Draisine haben wir heute unsere leichten Fahrräder.

Dann bemühten sich verschiedene Mechaniker, die Draisine nachzubessern. Schließlich vervollkommnete sie ein französischer Erfinder namens Michaux und begann damit Entwicklung des Fahrradsports. Michaux benannte seine Maschine „Velociped“.¹⁴ Später wurde auch der Velociped weiterentwickelt: Der Engländer James Starley erfand das „Hochrad“.¹⁵

Danach wurden Vereine der Velociped-Fahrer gegründet. Die Gründer des tschechischen Radsports waren die Brüder Kohout aus Prag-Smíchov. Später

¹³ Záborská, Veronika.: Mezinárodní cykloturistika, Oddělení výzkumu trhu a trendů, ČCCR – CzechTourism, Studie Mintel – 2010.

¹⁴ In England bezeichnete ihn „boneshaker“, tschechisch „kostitřas“, benannt nach der Härte der Fahrt. Lhoták, Kamil.: Kolo Motocykl Automobil, Praha 1950, S. 7 - 45.

¹⁵ Der große Durchmesser des Vorderrads bildete eine schneller Übersetzung, damit das Fahrrad schneller wird. Lhoták, Kamil.: Kolo Motocykl Automobil, Praha 1950, S. 7 - 45.

versuchten sie das Hochrad zu reduzieren. Im Jahre 1885 kam der erste Vorläufer eines echten niedrigen Fahrrads.

Die Entwicklung des Radsports in Europa wurde durch die politisch-wirtschaftliche Entwicklung und die beiden Weltkriege verlangsamt. Der technologische Nachkriegsfortschritt bedeutete die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Das Fahrrad war somit kein reines Verkehrsmittel mehr: es entwickelte sich Radsport als eine Form der aktiven Erholung.¹⁶

Die Zahl der Radwege wächst zusammen mit deren Verwendung weiter. Die Böhmisches-Sächsische Schweiz lockt mit einer Unmenge an historischen Sehenswürdigkeiten und Naturattraktionen. Deswegen entwickelte sich hier die Fahrradtouristik besonders rasch.

2.2 Mehrfachnutzung der Radwege

Das Radfahren in der Böhmisches-Sächsischen Schweiz gehört zu beliebten Sportarten. Doch jeder Mensch ist völlig anders, und jeder genießt anders.

Die Radwege werden oft wie ein universeller Verkehrsweg gebaut. Die Radfahrer und Fußgänger nutzen dabei ein Terrain.

Die Inlineskater suchen überwiegend glatte asphaltische Fahrbahndecken. Die Reiter fühlen sich wohl im Wald. Ein Radweg muss zugleich die Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge möglich machen. Dies sind auf der böhmischen Seite zum Beispiel die Staatliche Forstverwaltung [Lesy ČR], das Wasserwirtschaftsamt Ohře [Povodí Ohře] und die Verwaltung des Nationalparks. Auf der deutschen Seite verhält es sich ähnlich; man kann sagen, die böhmische Mehrfachnutzung wurde in diesem Fall durch den deutschen Nachbarn inspiriert. Die Nutzung ist auch außerhalb der Sommersaison möglich: Hauptsächlich in Deutschland, wo die Wege nicht nur durch die Verwaltung des Nationalparks, sondern bewusst auch zum Wintersport (Ski-Sport etc.) genutzt werden.

Ist die nachstehende Vermutung richtig? Sind die Fahrradfahrer mit den Radwegen auf dem Gebiet der Böhmisches-Sächsischen Schweiz zufrieden? Um diese Frage

¹⁶ Lhoták, Kamil.: Kolo Motocykl Automobil, Praha 1950, S. 7 - 45.

beantworten zu können, ist es unabdingbar, die Antworten der engagierten Öffentlichkeit zu erhören. Es wurde ein Diskussionsforum auf den Webseiten www.bike-forum.cz und www.radtouren.de geführt. Innerhalb von 60 Tagen lief eine Diskussion zwischen den angemeldeten Teilnehmern zum Thema „Zufriedenheit mit den Radwegen in der Böhmisches-Sächsischen Schweiz“.¹⁷

Auf den ersten Blick ist es leider klar, wer zufrieden ist.

„Stezky ve stylu dálnice lesem taky nemam rád.“... „V Německu je to dle mého mínění lepší s údržbou postavených stezek. Zatímco u nás se postaví stezka z asfaltu vhodná i pro bruslaře, po čase začne zarůstat, až zbude půlmetrový zbytek povrchu, plný štěrku atp.... V tomhle směru jsou myslím drobet dál ...“ „V drtivé většině jsou to pouze chodníky, na kterých je dovoleno jet i cyklistům. A pokud je něco jako cyklostezka označeno, stejně se tam jet nedá, protože to používají chodci, bruslaři a psi na dlouhých špagátech. Jezdit po jednom i druhém je velice nebezpečné...“ „Můj názor na cyklostezky v Česku je takový, že kdyby ten asfalt raději nalili na skutečné cesty a povrch stezek udělali z mnohem levnějších přírodních materiálů (jak je to třeba v německém příhraničí, pochopitelně na jejich straně) tak by to bylo mnohem lepší. To co se u nás betonuje a asfaltuje... to je fakt strašné...“¹⁸

„Ich kenne die Radwege dort, bin auch schon mehrfach geradelt, teilweise ohne überhaupt andere Radler oder Inliner zu treffen.“ „Ich muss sagen, es war eine der schönsten Touren, die ich gemacht habe. Es war sehr entspannend, nicht zu bergig und die Unterkünfte (vorzugsweise Jugendherbergen) waren unschlagbar. Man konnte sich sehr viel anschauen,.. und ansonsten war es äußerst erholsam. Also durchaus empfehlenswert (Elberadweg).“ „...bis nach Schoena an der Tschechischen Grenze weiterradeln, das ist meiner Meinung nach das schönste Stück des Elberadwegs, das Elbsandsteingebirge mit einem Aufstieg (zu Fuß) zur Bastei und Felsenburg. Unter vielem anderen. Diese 45 km sind das, was man sich unter dem Elberadweg vorstellt, man hat da alles.“

Was zieht die Deutschen und die tschechischen Radler an? Die Sächsische Schweiz hat den Ruf einer schönen Landschaft mehr noch als die Böhmisches Schweiz. Man kann außerdem sagen, dass beide Parks untereinander immer noch konkurrieren. Interessant bleibt jedoch, dass die tschechischen Besucher vor allem Perfektion und Pünktlichkeit

¹⁷ Auf diesen Webseiten wurden die relevanten Antworten www.bike-forum.cz/forum und www.radtouren.de/radtouren-forum verarbeitet.

¹⁸ *„Radwege im Stile einer Autobahn mag ich nicht.“ ... „Nach meiner Meinung ist es in Deutschland besser mit der Radwegewartung. Aber bei uns werden die Radwege aus Asphalt gebaut...mit der Zeit beginnt es zuzuwachsen,.. In dieser Hinsicht sind sie dort ein bisschen weiter, meine ich.“ „Meist geht es nur um Fußwege, auf den die Radfahrer fahren dürfen. Und wenn etwas als Radweg markiert ist, kann man dort sowieso nicht fahren, weil der Radweg durch Fußgänger, In-line-Fahrer und Leute mit Hunden benutzt werden. Es kann sehr gefährlich werden...“ „Meine Meinung zu den Radwegen in Böhmen ist, dass man den dazu verbrauchten Asphalt lieber auf echte Straßen hätte verwenden müssen, die Fahrwege dagegen aus billigeren Naturmaterialien hätte bauen müssen (wie zum Beispiel im Grenzgebiet, verständlicherweise auf der deutschen Seite), so wäre es viel besser. Das, was man bei uns betonierte und asphaltierte baut, .. es ist einfach schrecklich...“*

suchen. Gerade umgekehrt suchen deutsche Touristen abenteuerliches Gelände und Unregelmäßigkeit.

2.3 Die Pflichtausrüstung der Radfahrer

Die empfohlene Ausrüstung ist ein funktionierendes Fahrrad mit rotem Hinterrückstrahler und weißem Vorderlicht, mit orangenen Rückstrahlern auf den Pedalen und Speichen des Rads. Zur Ausrüstung gehören weiterhin eine Klingel, eine Luftpumpe, ein Werkzeugsatz, ein Erste-Hilfe-Set für Verletzungsfälle. In der Tschechischen Republik sind Schutzhelme Pflicht, jedoch nur für Kinder im Alter bis zu 15 Jahren.

In Deutschland ist die Pflichtausrüstung nicht anders. Die Radfahrer müssen die Radwege nutzen, die schließlich für Radfahrer gebaut sind. Kleinkinder bis sieben Jahre müssen von einem Erwachsenen (älter als 16 Jahre) begleitet werden. Die Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit ihren Fahrrädern Gehwege benutzen.¹⁹

2.4 Zielgruppe

Das Radfahren spricht eine breite Sport treibende Bevölkerung an. Von denjenigen, die mit Hilfe der Fahrräder ihre körperliche Kondition erhöhen wollen, bis hin zu erfahrenden Radfahrern und Amateur-Wettkämpfern.

In den letzten 20 Jahren ist es zu einer markanten Veränderung der Zielgruppe gekommen. Auf diese Realität reagierte hauptsächlich die böhmische Nationalparkverwaltung, die seitdem gegen die deutsche Seite im Rückstand steht. Allgemein kann man sagen, dass sich zum einen der Zugang der Menschen zu den Möglichkeiten der Freizeitgestaltung veränderte, zum anderen verbesserten sich auch die Beziehungen der Menschen auf beiden Seiten der Staatsgrenze. Mit dem anwachsenden Interesse für gesunde Lebensweise startete auch das Interesse für Cyklotouristik. Was hat dazu beigetragen?

Man darf nicht die wesentliche Änderung in der Fahrradentwicklung vergessen. Heute sind Fahrradfahrer üblicherweise ausgestattet mit einem Trekking- oder

¹⁹ www.klaudy.net/povinna-vybava-kola-v-ceske-republice.php/ www.klaudy.net/povinna-vybava-kola-v-nemecku.php

Mountainbike auf beiden Seiten der Böhmisches-Sächsische Schweiz unterwegs anzutreffen. Eben die Verkaufsentwicklung des Fahrrads und das Qualitätszubehör trugen zum Fortschritt der neuen Phänomens – der Cyklotouristik – bei. Vor 20 Jahren wäre es sinnlos gewesen, das Fahrrad mit einer Federgabel, einem Hocker, einer Scheibenbremse oder mit mehr als 32er Radübersetzung auszustatten.

Die Cyklotouristik hat eine große Zukunft. Die Zielgruppe ist umfangreicher als früher. Die Zielgruppe vergrößert sich immer wieder.²⁰ Menschen über 55 Jahre, junge Leute im Alter zwischen 18 und 30 Jahren und Familien mit den Kindern werden sichern, dass es immer wieder neue Generationen der Radfahrer geben wird. Fahrradfahren kann doch fast jeder von uns und fast jeder besitzt auch ein Fahrrad.

Der Nationalpark Böhmisches-Sächsische Schweiz ist tatsächlich offen für alle. Im Jahre 2001 wurde ein flexibles Programm für geistig und körperlich beeinträchtigte Mitmenschen ausgearbeitet, welches es den unterschiedlichsten Besuchergruppen möglich macht, die Natur barrierefrei und mit allen Sinnen zu erleben.²¹ In den letzten Jahren erlebt man auf den Radwegen die unterschiedlichsten Radfahrer: Es geht nicht mehr nur um junge Radfahrer und Familien. Auch ältere Personen sowie Rentner fanden bereits Gefallen am Radsport.

²⁰ Die Autorin besuchte persönlich den Elberadweg und beobachtete persönlich die Mehrfachnutzung von Radwegen in den verschiedenen Altersgruppen. 21. 5. 2011 von 13 bis 16 Uhr.

²¹ Klingner, Sina., Mehl, Oliver.: Nationalpark Sächsische Schweiz, Naturerfahrung mit allen Sinnen, Bad Schandau 2008.

3. Bau der Radwege

In der Natur schießen die Wege, so sagt man, wie Pilze aus dem Boden. Wenngleich es vielleicht nicht so scheinen mag, werden riesige Geldsummen in ihren Bau und auch in die Planung investiert. Im Sinne der Radfahrer und der Umwelt werden Radwege mit der ursprünglichen natürlichen Oberfläche angelegt, neue und auch gerade Korridore werden erweitert.

Es ist wichtig, ein Netzwerk von Radwegen zu entwickeln, sodass es sich später zu regionalen, nationalen und gar internationalen Strecken zusammenfügen lässt.²²

Diejenigen Radwege, die als Verkehrswege auf dem Weg zur Arbeit und in die Schule dienen, sollten die jeweiligen Einzelziele mit den kürzesten Wegen untereinander verbinden. Sie haben bequem und sicher zu sein. Die Erholungsradwege, die durch die Landschaft führen, sollten aber etwas anderes sein. Sie werden gebaut, um schöne Erlebnisse zu ermöglichen. Auf den Feldern und Waldwegen tauchen immer mehr Fahrradfahrer auf.²³

Im Rahmen der Rentabilität und Optimierung der Eisenbahnstrecke kam vor allem in den letzten 20 Jahren im böhmischen Grenzgebiet zur Auflösung der Lokalbahn. Einige Bahnen wurden später als Radwegkörper wieder erneuert. Diese Situation ist für Česká Lípa (Českolipsko) typisch.²⁴ Die Deutschen bevorzugen oft Radwege im Hinterland der Gemeinden und Dörfe. Auf einer Seite handelt sich um Verkehrsader, die zum Transport in die Arbeit verwendet werden können. Mit solchen Radwegtypen treffen wir uns in größeren Städten. Während die kleineren Gemeinde, vor allem im Grenzgebiet, abseitig von der touristischen Attraktionen sind. Dies Handicap wird mit der Aufbau auf der „grünen Wiese“ gelöst.

²² Hniková, Lucie., Cykloturistika - fenomén v cestovním ruchu, Odborná absolventská práce, Hradec Králové 2006, S. 33.

²³ www.ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/budovani-cyklostezek-asfalt-tece-krajinou

²⁴ Radweg „Česká Lípa - Česká Kamenice“. Der letzte Zug fuhr im September 1979 und seit 2007 läuft Aufbau des Radweges. Die Bahn „Česká Lípa - Vlčí důl“ war im Mai 1989 geschlossen und im Jahre 2002 wurde den Radweg gebaut. Šindlauer, Z., Vlakopis Lužický, K. Report, 2004.

Im böhmischen Nationalpark führen die Radwege durch den Wald oder auf der sogenannten "grünen Wiese", die die Radfahrer öfter aufsuchen. Sehr schöne Radwege führen an der Straße oder am Flussufer entlang.

„Když jsme začínali, tak většina těch cyklotras, které vedou po silnicích a byly hanebné, vznikaly z programu rozvoje venkova. To bylo velké neštěstí. Někdo řekl: Pane starosto, vy si vyznačíte po silnici cyklotrasu a ta silnice se musí opravit... Jsme ale tragicky špatní. Řešení je ale připravené, jen to chce mít kvalifikovaný přístup od začátku.“²⁵ Es behauptet Fahrradfachmann Herr Miroslav Těšina.

Im Gegensatz dazu sind in Deutschland die Radwege des Öfteren entlang der Straßen zu sehen. Die Radfahrer haben ihre vorgegebene Fahrbahn, die nur sie nutzen dürfen. In der Sächsischen Schweiz gibt es auch Waldwege, die auch an die tschechischen Wege anschließen.

„U nás se můžeme porovnávat hlavně se Saskem a jsme propastně pozadu. Přitom jsme začínali kome roku 2000 asi na stejné čáře, legislativa v Německu ale umožnila rozběh a investice. Jsme zkrátka deset let pozadu. Němci přitom tuhle infrastrukturu taky neměli. Ve Spolkové republice Německo od roku 2000 začali, vytvořili tými profesionálních kancelářá, způsoby financování a od té doby jedou a tu infrastrukturu vybudovali. Stačí přejít v Hrádku na Nisou hranici. Kvůli tomu taky teď v Hrádku pořádáme mezinárodní sraz cykloturistů.“²⁶

3.1 Realisierung des Fahrradnetzes

Die Radwege sollen aus umweltfreundlichen Materialien aufgebaut werden. Das Naturmaterial soll dann auch passend für die Gesamt-Infrastruktur wie Informationstafeln, Karten, Bänke, Ruheplätze, Fahrradständer gebraucht werden. Es

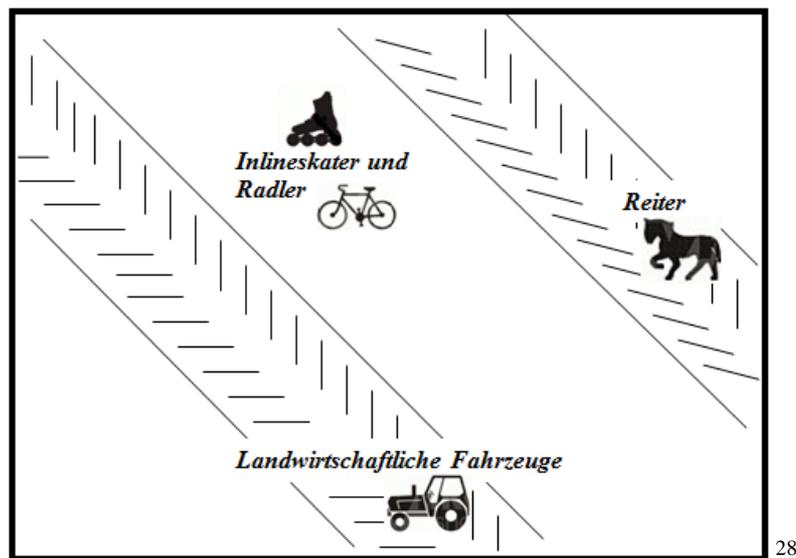
²⁵ „Als wir begannen, Mehrheit der Radwege, die auf der Strasse führten, waren schmähhlich. Sie stammten aus einer ländlichen Entwicklungsprogramms. Es war ein großes Unglück. Jemand sagte: Herr Bürgermeister, markieren sie auf der Strasse den Radweg und die Strasse muss repariert werden. .. Aber wir sind tragisch schlecht. Die Lösung ist aber fertig, es will nur qualifizierten Ansatz von Anfang an haben.“ Pluhař, A.: Cyklostezky v kraji? To je hanba, in: DNES, 19. 6. 2008, S. C3

²⁶ „Wir können uns hauptsächlich mit Sachsen vergleichen und wir sind im Rückstand. Dabei begannen wir um Jahr 2000 auf der selben Linie. Die deutsche Legislative ermöglichte Beschleunigen und Investitionen. Wir sind einfach zehn Jahre zurück. Die Deutsche hatten auch keine Infrastruktur. In der Bundesrepublik Deutschland begannen sie seit 2000 die Teams der professionellen Büros und Finanzierungsformen zu bilden. Diese Infrastruktur bauten sie aus und seitdem läuft es. Es reicht die Grenze in Hrádek nad Nisou zu überqueren.“ Pluhař, A.: Kraj šetší. Budou turisté bloudit? In: Dnes, 28. 5. 2011, S. B.

mag vielleicht kostspielig sein, aber es macht nicht nur Radfahrer, sondern auch die Natur selbst dankbar. (Siehe Anhang Nr. 2)

Neben der Qualität von Radverkehrsanlagen ist die Ausstattung mit zusätzlichen Angeboten für deren Nutzung entscheidend. Fahrradfahrer benötigen eine weitergehende Infrastruktur. Das Radfahren sowie begleitende Aktivitäten können durch folgende Elemente bereichert werden, die wiederum das Radfahren angenehmer oder interessanter gestalten: Möblierung (Bänke, Rastplätze, Einrichtungen zur Unterhaltung z. B. Kinderspielplätze), Nutzer-Informationen durch unterschiedliche Medien (Prospekt, Broschüre, Zeitschrift, Bücher, Konferenz, Tagung, Fest, u. a.), Möglichkeiten zum optionalen Wechsel des Verkehrsmittels, so zum Beispiel die Nutzung einer Fähre oder einer Bahnstrecke.²⁷ (→ Möglichkeit der Fahrradtransport, Kap. 5).

Idealfahrweg →



Ein idealer Radweg müsste so gebaut werden, dass alle Benutzer zufrieden zu stellen sind.

²⁷ (Hrsg.) STEINBERG, Gernot. Dipl.- Ing, Projektleitung, Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitende und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr, Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dortmund, 2006, S. 53ff.

²⁸ Schema wurde nach Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, *Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland*, Berlin, 2. Auflage, Juli 2002 als Inspiration gebildet.

Wie aus dem Bild oben ersichtlich, würden die idealen Parameter der Radwege eine Asphaltbahn (mindestens zwei Meter breit) haben. Auf beiden Seiten würde eine meterlange Schotter- oder Kiessandbahn anschließen. Dieser Zustand entspricht oft nicht der Realität. Sowohl auf der tschechischen als auch auf der sächsischen Seite des Nationalparks treffen wir die einfachere Variante an, die lediglich eine einseitige Nutzung ermöglicht. Im besseren Fall begegnen wir einer Asphaltfahrbahndecke von verschiedener Breite sowie Qualität. In anderen Fällen ist die Oberfläche nur kiesig oder handelt es um Terraingestaltung vergleichbar mit Waldwegen.

„Cyklotrasy byly v NP zřizeny na stávajících účelových komunikacích nebo lesních cestách. Tyto cesty, které slouží kromě cyklistiky také k běžnému hospodaření v NP (pohyb vozidel NP, techniky), jsou opravovány průběžně dle potřeby z běžného rozpočtu Správy NP.“²⁹

Wenn es um die Pflege der bestehenden und genutzten Radwege geht, so ist auf der deutschen Seite für deren Instandhaltung diejenige Gemeinde zuständig, die den jeweiligen Streckenabschnitt beherbergt.³⁰ Auf der böhmischen Seite übernimmt die Nationalparkverwaltung die Gesamtaufgabe. Die Funktion bestreitet zum Juli 2011 Richard Šanda, Wartungsreferent für touristische Infrastruktur Nationalpark Böhmisches Schweiz.

3.2 Markierung der Radwege

In der böhmischen Schweiz, beziehungsweise in der ganzen Tschechischen Republik, sind die Radwege in Radrouten und Fahrradtouren unterteilt. Alle Markierungselemente erfolgen vor einem gelben Hintergrund.

Die Radrouten sind diejenigen, die auf den Straßen und guten lokalen Verkehrswegen führen. Ihre Markierungen sind ähnlich wie bei den Verkehrsschildern für Kraftfahrzeuge. Auf allen Fahrradschildern findet man das Symbol eines Fahrrads, die Nummer der jeweiligen Strecke, die Richtung und die Entfernungen zu den weiteren Zielen in Kilometern. Sie sind, ähnlich wie Verkehrsschilder, vor jeder Kreuzung oder Abzweigung eines Radweges platziert.

²⁹ „Radwege wurden im NP auf den bestehenden Sonderwegen oder Waldwegen errichtet, die außer Cyklotouristik auch zu laufenden Bewirtschaftung in NP (Fahrzeuge NP) dienen. Sie sind entsprechend dem Bedarf aus laufenden Verwaltungshaushalt repariert.“ Národní park České Švýcarsko, Pavel Svoboda, Hauptabteilung des Naturschutz, 29. 7. 2010, Krásná Lípa

³⁰ Gefallene Bäume, Äste, Laub, Kontrolle der Asphaltqualität, Einhaltung der Ordnung.

Als Fahrradtouren bezeichnet man all diejenigen, die vor allem auf Feldwegen, Waldwegen oder freiem Gelände führen. Sie sind mit gestreiften Symbolen von den Maßen 14x14 cm markiert; die Randstreifen sind gelb und der mittlere Streifen rot, blau, grün oder weiß. Diese Markierung steht für den Schwierigkeitsgrad der Fahrradstrecke. Das rote Zeichen bezeichnet die attraktivste und das grüne und gelbe steht für trivial und einfach. (Siehe Anhang 3b)

Das System der Radwege in der Tschechischen Republik hat seine logische Hierarchie. Die Grundmarkierung entwickelte und pflegt der KČT [Verein der tschechischen Wanderer] – es handelt sich um Markierungen auf den Bäumen und Richtschilder mit der Streckennummer. Im Terrain kann man auch andere Markierungen sehen, die aus dem Ausland stammen.³¹

Leider ist die Markierung in Gefahr. Obwohl es um idealen Freizeitgestaltung, KČT muss nicht immer von bestimmtem Kreis das Geld bekommen. *„Je pravda, že jsme s krajem začali komunikovat. Náměstkyně Vajnerová má snahu hledat rezervy a pomoci nám. Snažíme se i formou grantů. Zatím je větší podpora stále ve hvězdách a nemáme pokryté ani nezbytné náklady.“* machte Rajsigl aufmerksam.³²

In der Sächsischen Schweiz gibt es nur drei Schildertypen, nämlich Pfeilwegweiser, Tabellenwegweiser und Zwischenwegweiser. Pfeil- und Tabellenwegweiser werden in der Länge von 1.000 mm oder 800 mm verwendet. Entscheidend ist, ob es sich um ein ländliches Gebiet oder einen städtischen Raum handelt. Die Schilder sind grün beschriftet, darauf steht der Zielort, das Unterziel, die Kilometerzahl und die Zeitangabe bis zur Zielerreichung. (Siehe Anhang 3a).

Die Finanzierung eines Wegweisungssystems besteht aus Ersterstellung und Wartung. Die Kosten für die Ersterstellung der Wegweisung setzen sich aus Planung, Montage, Materialkosten, Wartung und Kontrollbefahrung zusammen.³³

³¹ Vgl. Hniková, Lucie., *Cykloturistika - fenomén v cestovním ruchu*, Odborná absolventská práce, Hradec Králové, 2006.

³² *„Es ist wahr, wir haben angefangen mit dem Kreis zu kommunizieren. Stellvertreterin Vajnerová bemüht sich die Reserven zu suchen und uns zu helfen. Es gibt eine größere Unterstützung in den Karten, und wir haben nicht die Kosten gedeckt.“* Pluhař, A.: *Kraj šetší. Budou turisté bloudit?* In: *Dnes*, 28. 5. 2011, S. B.

³³ Sächsisches Stadtministerium für Wirtschaft und Arbeit Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Dresden, 2005, S. 52 - 57.

„Im Nationalpark Sächsische Schweiz haben wir ein Netz von 50 km Radrouten ausgewiesen und markiert. Der Zustand der Wege wird für Radfahrer unterhalten. Wir beraten auch die Städte und Gemeinden um den Nationalpark herum, bei der Ausweisung von Radwegen. Die Beschilderung der Radwege muss von den einzelnen Kommunen erledigt werden. Die Erhaltung/Wartung ebenso. Deshalb ist dies sehr kompliziert. Viele Kommunen haben das dafür notwendige Geld nicht.“ fügte Herr Hanspeter Mayr hin zu.³⁴

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.³⁵

³⁴ Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V., Mandy Krebs, Projektkoordination Elberadweg Süd, Pirna, 24. 3. 2011.

³⁵ www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvfg/gesamt.pdf

4. Finanzierung und Förderung

In öffentlichen und privaten Sektoren ist die Cyklotouristik ein wichtiges und bedeutendes Investitionsziel. Die öffentlichen Investitionen richten sich insbesondere an die Infrastruktur – Wege, Schilder, sonstige Dienstleistungen wie Information, Unterkunft und Transport.

Das Radfahren im Böhmisches-Sächsischen Park ist für viele Besucher sehr wichtig. Für die entsprechenden Bedingungen für Radfahrer und ihre Hobbys ist nicht nur die *Verwaltung des Nationalparks* verantwortlich, sondern auch *KČT* [Verein der tschechischen Wanderer], *ČeMBA* [Tschechische Mountainbikeassoziation] und *MMR* [Ministerium für regionale Entwicklung] mit *CzechTourism* [Tschechische Zentrale für Tourismus], welche die Interessen der Radfahrer vertreten.

Ziel des Freistaates Sachsen ist es, maßgeblich des jeweiligen Haushaltsplanes eine ausreichende Finanzierung zu sichern und leicht zugänglich zu machen. Für die Sächsische Schweiz tut dies die *Nationalparkverwaltung der Sächsischen Schweiz*, ferner die *WIN* [Wirtschaftsinitiative] „*Sächsische Schweiz*“ e. V., *Förderverein des Nationalparks Sächsische Schweiz e. V.* und *SMWA* [Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr]. (Siehe Anhang Nr.4)

Verwaltung des Nationalparks Böhmisches Schweiz



Die Verwaltung des Nationalparks der Böhmisches Schweiz befindet sich in Krásná Lípa. Sie bemüht sich, die Natur zu erhalten und zu verbessern. Sie kümmert sich um die Radwege, die durch den Nationalpark führen. Die Verwaltung des Nationalparks ist eine Organisationseinheit des Staates – eine Haushaltsstelle. Primär gewinnt sie die finanziellen Mittel direkt aus dem Staatshaushalt. Es gibt auch Mittel für Reparatur und Wartung des Straßennetzes.

„Správa NP zřizuje, proznačuje a udržuje cyklotrasy pouze na území NP, spolupráce s jinými subjekty (obcemi), při jejich financování tedy není možná. Samozřejmě, že při navrhování cyklotras je projednáváno jejich vhodné začlenění do sítě stávajících cyklotras s jejich zřizovateli (včetně přeshraničního napojení na NP

Saské Švýcarsko). Ze stejných zdrojů je hrazeno také vyznačování cyklotras a další inventář (přístřešky, stojany atd.)“³⁶ informierte Herr Pavel Svoboda.

KČT - Verein der tschechischen Wanderer



Der KČT wurde im Jahr 1888 gegründet. Vom Anfang an ist er sehr aktiv. Der KČT ist eine Bürgervereinigung. Seine Hauptaufgabe besteht in der Erstellung von Programmen für Wanderer und die Kennzeichnung und Wartung des Netzes der markierten Wanderwege, Naturschutz und Landschaftspflege, Pflege von kulturellen Sehenswürdigkeiten sowie die Schaffung von Bedingungen für Senioren, Kinder und Jugendliche mit Behinderungen. „*Klub českých turistů financuje obnovu značení turistických pěších tras z dotací MMR, obnovu cyklotras většinou z dotací krajů a částečně také z dotace MMR. Záměrně uvádím, že se jedná o obnovu tras, kdy u pěších tras se všechny obnovují co 3 roky a cyklotrasy se obnovují co 2 roky. Nové trasy jsou financovány většinou z obecních a krajských dotací a následně je KČT převezme do své údržby*“ teilte Herr Ing. Mojmír Nováček mit.³⁷

ČeMBA - Tschechische Mountainbikeassoziation



ČeMBA ist eine gemeinnützige Organisation, die in der gesamten Tschechischen Republik wirkt und im Jahr 2007 gegründet wurde. Sie betrachtet sich selbst als Wander- und Radsportorganisation. Daher liegt der Schwerpunkt ihrer Interessen auf der Planung und dem Bau von Straßen. Sie beteiligt sich aktiv an der Schaffung von besseren Bedingungen für Radfahrer hier zu Lande. ČeMBA erhält Geld aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden von Mitgliedern und Unterstützern und aus Werbeeinnahmen.³⁸

³⁶ „Nationalparkverwaltung errichtet, markiert und erhält Radwege nur auf dem Gebiet des NPs. Die Zusammenarbeit mit anderen Subjekten (Gemeinden) bei der Finanzierung ist nicht möglich. Natürlich wird deren Eingliederung ins Radwegnetz bei Radwegprojektierung mit den Errichtern (einschließlich mit dem NP Sächsischen Schweiz) besprochen. Aus denselben Quellen wird auch Radwegmarkierung und anderer Inventar (Schutzdach, Ständer) gedeckt.“ Pavel Svoboda, Hauptabteilung Wachnatur (stráže přírody), NP Böhmisches Schweiz, Krásná Lípa, 29. 7. 2010.

³⁷ „KČT finanziert die Erneuerung der Beschilderung von Wanderwegen aus den Dotationen des MMR [Ministerium für regionale Entwicklung], die Erneuerung der Radwege wird dagegen meistens durch die Landkreise und zum Teil durch einen Zuschuss des MMR getragen. Ich formuliere wissentlich, dass es sich um eine Rekonstruktion der Strecken handelt; Die Wanderwege werden alle drei Jahre erneuert und die Radrouten alle 2 Jahre. Neue Routen werden meist aus lokalen und regionalen Zuschüssen finanziert und dann übernimmt das KČT die Wartung“, Ing. Mojmír Nováček. Zentrum KČT, 24. 8. 2010

³⁸ www.cemba.cz

MMR - Ministerium für regionale Entwicklung



Das wichtige Ziel des Ministeriums ist es, die legislativen Instrumente zu nutzen und die Bedingungen für die Entwicklung des Tourismus in der Tschechischen Republik zu schaffen. Das MMR fördert die Entwicklung des Cyklotourismus in Form von direkten Zuschüssen für den KČT, der das Gebiet des gesamten Netzes von Wanderwegen und Radwegen koordiniert.

Durch die Tschechische Zentrale des Tourismus – CzechTourism – wird die Tschechische Republik im Ausland und auf dem heimischen Markt als ein interessantes Reiseziel beworben.³⁹

CzechTourism – Tschechische Zentrale für Tourismus



CzechTourism ist eine gemischtwirtschaftliche staatliche Einrichtung des Ministeriums für regionale Entwicklung der Tschechischen Republik. Sie wurde im Jahr 1993 gegründet, um die Tschechische Republik als attraktives touristisches Ziel im Ausland und seit dem Jahr 2003 auch auf dem Inlandsmarkt zu propagieren.

Vorrangig sind auf der tschechischen Seite die Städte und Gemeinden für den Bau und die Erhaltung des lokalen Radwegenetzes zuständig. Es geht dabei u. a. um die Routenplanung, die vertraglichen Regelungen mit den Bodeneigentümern, die Abstimmung mit diversen Interessengruppen (Nationalpark, Fahrradvereine, Landwirtschaft usw.) und den Bau der Trassen. Die Finanzierung ist vielfältig. In der Regel teilen sich die Länder, Landkreise und die Gemeinden die Baukosten. Für die Unterhaltung ist dann jede Gemeinde selbst zuständig. Die Gemeinden im Bereich des Nationalparks sowie Randgemeinden nutzen dazu einen Verein.⁴⁰

Verwaltung des Nationalparks Sächsische Schweiz



Die Verwaltung des Nationalparks Sächsische Schweiz befindet sich in Bad Schandau. Sie ist eine staatliche Verwaltung, sie wird also durch den Staat finanziert. Außerhalb des Nationalparks müssen die Städte und die

³⁹ www.mmr.cz/Cestovni-ruch

⁴⁰ www.czechtourism.cz

Gemeinden diese selbst finanzieren. Sie können hierzu Fördermittel der Regierung beantragen. *„Im Nationalpark Sächsische Schweiz ist ein Netz von 50 km Radrouten ausgewiesen und markiert. Der Zustand der Wege wird für Radfahrer unterhalten. Sie berät auch die Städte und Gemeinden um den Nationalpark herum, bei der Ausweisung von Radwegen. Sie arbeiten mit dem Nationalpark Böhmisches Schweiz und dem Landschaftsschutzgebiet Elbsandstein zusammen. In diesem Jahr planen sie eine grenzüberschreitende Landkarte mit Radwegen.“* fügte Herr Hanspeter Mayr hinzu.⁴¹

Die Nationalparkverwaltung Sächsische Schweiz ist ein Mitglied im Tourismusverband Sächsische Schweiz und in dessen Vorstand. Ihr gemeinsames Ziel ist die Entwicklung des Tourismus in der Region, welcher den Nationalpark und die Möglichkeiten des Naturerlebens und Naturerfahrens in der Region auf besondere Weise fördert.⁴²

WIN - Wirtschaftsinitiative „Sächsische Schweiz“ e. V.



WIN ist ein gemeinnütziger Verein. Er wurde im Jahr 1991 gegründet. Die Mitglieder des Vereins sind die Kommunen Neustadt, Sebnitz, Stolpen, Hohnstein, Kirnitzschtal und der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, 25 Unternehmen aus verschiedenen Branchen sowie Privatpersonen. Das Ziel der Vereinsmitglieder ist es, an regionalen Initiativen und Infrastruktur zu arbeiten und Bedingungen für wirtschaftliche und ökologische Entwicklung zu gewährleisten.⁴³

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Das SMWA existiert seit der Gründung des Freistaates Sachsen 1990.⁴⁴ *„Im Jahre 2007 hat eine neue Förderperiode der Strukturfonds der Europäischen Union begonnen. Bis 2013 können Projekte unterschiedlichster Art finanzielle Unterstützung durch EU-Mittel erhalten. Eines dieser*

⁴¹ Nationalparkverwaltung Sächsische Schweiz, Hanspeter Mayr, Referatsleiter Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher, Bad Schandau 8. 3. 2011.

⁴² www.nationalpark-saechsische-schweiz.de.

⁴³ Na kole krajiny mezi pískovci a lužickou žulou, Sächsische Schweiz, Wirtschaftsinitiative „Sächsische Schweiz“ e. V. und www.win-saechsische-schweiz.de.

⁴⁴ LTV, Stefanie Speck, Praktikant, Dresden, 30. 3. 2011.

Programme ist das gemeinsame "Ziel 3/Cil 3-Programm zur Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik 2007-2013".⁴⁵

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Bundesministerium
der Justiz

„Durch das GVFG oder, im Langtitel, Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“.⁴⁶

Landestourismusverband Sachsen e. V.



Der Landestourismusverband Sachsen e. V. (LTV) ist der Dachverband der sächsischen Tourismusverbände. In seiner Funktion ist er Ansprechpartner des Sächsischen Landtages, der Sächsischen Staatsregierung und ist zugleich Mitglied im Deutschen Tourismusverband. Der LTV ist darüber hinaus in einer Vielzahl von überregionalen und bundesweit tätigen Gremien vertreten.⁴⁷



Die **EUROREGION ELBE/LABE (EEL)** ist eine freiwillige grenzüberschreitende Interessengemeinschaft, bestehend aus der „Kommunalgemeinschaft Euroregion Oberes Elbtal/Ostertgebirge“ e. V. auf deutscher Seite und dem „Gemeindeverband Euroregion Labe“ auf tschechischer Seite. In diesen beiden Verbänden sind die Städte, Gemeinden und Kreise der Euroregion organisiert.⁴⁸

Zurzeit läuft Projekt ZIEL 3/CÍL3 (2007 - 2013), das an letztes Unterschützungsprogramm der Gesellschaftsinitiative EU INTERREG III A⁴⁹ knüpft.

⁴⁵ www.ziel3-cil3.eu, Gemeinsames Technisches Sekretariat / Sächsische Aufbaubank (SAB), Dipl.-Ing. Sandra Osburg, Referentin, 12. 4. 2011.

⁴⁶ www.gesetze-im-internet.de, Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

⁴⁷ www.ltv-sachsen.de

⁴⁸ www.euroregion-elbe-labe.eu, EUROREGION ELBE/LABE, Geschäftsbericht 2002, S 7.

⁴⁹ Gesellschaftsinitiative EU INTERREG IIIA (2000 - 2006 - Tschechische Republik von 2004 bis 2006) ist in der Tschechischen Republik mittels fünf einzelnen Programme nach bestimmten Gliederung

Das Ziel des Programs ist eine Entstehung und Durchführung der grenzübergreifenden, sozialen und ökologischen Aktivitäten für das sächsisch-böhmischen Grenzgebiet.

realisiert: böhmisch-sächsischen Programm, böhmisch-bayerischen Programm, böhmisch-österreichischen Programm, böhmisch-slowakischen Programm und böhmisch-polnischen Programm.

5. Möglichkeit des Fahrradtransports

Aufgrund des zunehmenden Interesses fürs Radfahren entwickelte sich der Fahrradtransport weiter und perfektionierte sich in den letzten Jahren. Kommen die Besucher von Weitem her, so können sie – nicht nur die Wanderer, sondern auch Radfahrer – Bahn, Cyklobus oder sogar Schiffe als Transportmittel in der Böhmischesächsischen Schweiz nutzen. Die Böhmischesächsische Schweiz ist relativ gut erschlossen für all diejenigen, die mit dem Auto anreisen und auch für Touristen, die öffentliche Verkehrsmittel bevorzugen.

Den Ausflug kann man mit dem Zug unternehmen. Die Züge machen eine Fahrradmitnahme möglich. Diese kann sehr bequem erfolgen und zwar auch jenseits der Grenze. Das Interesse für Fahrradtransport steigt, aber welche Erfahrungen haben die Radfahrer tatsächlich? Damit man diese Frage beantworten kann, braucht man die Antworten aus den Reihen der interessierten Öffentlichkeit. Es wurde ein Diskussionsforum zum Thema „*Der Fahrradtransport mit dem Zug*“ auf den Wegseiten www.bike-forum.cz und www.radtouren.de gegründet. Nach zwei Monaten wurden relevante Antworten ermittelt. Es wurde von den Gefragten ermittelt, dass die Mehrheit nicht zufrieden sei.

„Dobré jsou oddělení na konci vagónu, určené pro cyklisty, sice tam často nejsou stojany, ale máš kolo aspoň na očích. Jinak v úschově během přepravy na něj nevidíš...“ „Přeprava kol ve srovnání se zahraničím je u nás přímo šílená - vysoké nástupní hrany vagónů, nízká nebo dokonce žádná nástupiště, málo prostoru ve vagonech“... „Je jen pár tratí, kde nasazují speciální vagóny... Vagony jsou staré a nevyhovující celkově, nejen pro cyklistiku...“ „Nejlepší by bylo, kdyby v těch přepravních vagonech měli pořádný stojan přímo na kolo, který ho neponičí...“⁵⁰

Die deutschen Radfahrer haben damit kein Problem, sie beschwerten sich nicht.

„Einfach buchen sie einen Platz im Zug, weil die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den meisten Zügen zur Verfügung stehen. Einfach eine Fahrt im IC oder EC buchen und dabei einen Radplatz mitbuchen.“ „Wenn du willst kannst du auch gleich einen Sitzplatz im

⁵⁰ „Am Ende des Wagens sind gute Abteile, die für Fahrräder bestimmt sind, zwar sind da keine Fahrradständer, aber hast du dein Fahrrad zumindest im Auge. Sonst in der Verwahrung während des Transport kannst du es nicht sehen...“ „Der Fahrradtransport im Vergleich mit Ausland ist bei uns einfach wahnsinnig. - hohe Einstiegschante des Wagens, niedere oder gar keine Bahnsteige oder fast kein Platz im Wagon.“... „Es gibt nur ein paar Eisenbahnstrecken, die mit speziellen Wagens ausgerüstet sind. Allgemein ist es sehr schlecht, ... Die Wagens sind alt und unzureichend insgesamt, nicht nur für Cyklotouristik...“ „Am besten wäre es, wenn sie in den Wagens passende Fahrradständer aufstellen würden, die das Fahrrad nicht beschädigen...“.

Radwagen buchen und das Rad durch den Glasteiler die ganze Zeit im Auge behalten.“⁵¹
(Siehe Anhang Nr. 5)

Der Nationalpark hat viele attraktive touristische Gebiete, wo die Bahn leider nicht fahren darf oder ihre Benutzung für Radfahrer kompliziert oder zeitlich unrealistisch ist. Es ist daher angebracht, den Busverkehr zu entwickeln. Für Radfahrer sind insbesondere Tagesausflüge vom Interesse und das Nichtbestehen des Personennahverkehrs in die interessanten Orte bringt eine eingeschränkte Mobilität mit sich.

Die tschechischen Fahrradbusse, die jedes Jahr das Transportunternehmen der Stadt Děčín zur Verfügung stellt, feiern einen großen Erfolg. Sie dienen zum Transport der Radfahrer (auch der Fußgänger) in die schönsten Orte, ohne dass die Fahrradfahrer vorher gezwungen sind, mühsam den Berg hinauf zu fahren oder sich zwischen den Autos durchzuwinden. Die Wanderung mit Fahrrädern ist ein Phänomen der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts.⁵² Der Nationalpark Böhmisches Schiefergebirge hat ab 1. Mai 2008 seine eigene Buslinie, die die bedeutenden Dörfer und bekannte Orte im Nationalpark miteinander verbindet. Von dem Landkreis (Ústecký) erhält sie Dotationen. Der Unterhalt dieser Linien ist defizitär, weswegen die Differenz von den regionalen Haushalten abgedeckt werden soll.

Die FahrradBUSSE in der Sächsischen Schweiz, die unterwegs sind, verkehren im ganz normalen Linienbetrieb. Dies bedeutet, es sind Busse, die sowieso auf der jeweiligen Strecke unterwegs wären. Um zusätzliche Fahrgäste zu generieren, gibt es das besondere Angebot der FahrradBUSSE. Die Busse verkehren in der Saison (Ostern bis Ende Oktober) an Wochenenden und Feiertagen mit einem Fahrradanhänger für bis zu 20 Fahrräder. Da es sich um keinen zusätzlichen Verkehr handelt, erfolgt die Finanzierung wie ganz normaler ÖPNV⁵³, anteilig durch den Landkreis und durch Fahrgeldeinnahmen. Busse mit Fahrradanhängern sind im ganz normalen Fahrplan

⁵¹ Gesammelte Information auf www.bike-forum.cz und www.radtoure.de.

⁵² Der erste Bus, der die Fahrräder in den Nationalpark transportierte, fuhr offensichtlich im Jahre 1997. Die Situation in dem Nationalpark Böhmisches Schiefergebirge musste auf diese Errungenschaft noch 3 Jahre warten. J. Štěpánek, Dispatcher DP Děčín, 20. 7. 2010.

⁵³ ÖPNV - Portal der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen.

durch ein entsprechendes Symbol ausgewiesen. Eine Zusatzfinanzierung erfolgt nicht. Die Erstananschaffung der Fahrradanhänger wurde durch den Verkehrsverbund zu 90% finanziert (Investitionskosten). Der Kunde zahlt seinen Fahrpreis für sich und sein Fahrrad ganz normal nach Tarif. Die Kosten für das spezielle Marketing teilen sich die Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund.⁵⁴ (Siehe Anhang Nr. 5)

Falls einige Radfahrer keine Landstraße nutzen wollen, können sie auf die Schifffahrt ausweichen. Auf der böhmischen und deutschen Seite fahren regelmäßig Fähren über die Elbe. Einige schließen an vorhandene Radwege an oder verkürzen einfach nur den Weg.

LPS s.r.o.⁵⁵ betreibt ihre Kreuzfahrtschiffe auf den Strecken Mělník - Ústí nad Labem - Děčín - Hřensko. Das Schiff „Poseidon“, das sich jeden Tag auf den Weg Děčín - Hřensko - Bad Schandau und zurück macht, führt uns zu der böhmischen Grenze. Die Gemeinde Hřensko betreibt eine Fähre über die Elbe auf der Strecke Hřensko - Schöna - Hřensko. Es handelt sich um eine Grenzüberquerung.

Die Sächsische Dampfschifffahrt fährt regelmäßig (nach Sommerfahrplan und Winterfahrplan) auf der Strecke Bad Schandau - Pirna - Dresden - Meißen. Die Fahrradmitnahme genehmigt das Schiffpersonal direkt vor Ort. Fahrräder werden nur für einen Streckenabschnitt in begrenzter Anzahl mitgenommen.⁵⁶

In Sachsen sind derzeit 19 Fähren im Betrieb. Die Fähren im VVO⁵⁷ erfüllen eine wichtige Transportfunktion. Es gibt sie auf jedem vierten Kilometer. Im Landkreis Sächsische Schweiz verbinden sie die beiden Ufer der Elbe miteinander. (Siehe Anhang Nr. 5)

⁵⁴ Den Überblick über alle Linien gibt die Broschüre „*Richtig abfahren mit dem Fahrradbus*“. Jens Dierchen, Marketing Tourismus- und Freizeitverkehr, 23. 9. 2010.

⁵⁵ Die Elbe-Kreuzfahrt, s.r.o. ist der Betreiber der Passagierschifffahrt auf der Elbe zwischen Děčín Hřensko, Bad Schandau, Mělník und Roudnice nad Labem, www.labskaplavebni.cz/LPS/

⁵⁶ www.saechsische-dampfschifffahrt.de

⁵⁷ VVO - Zweckassoziation des Verkehrsverbundes Dresden. Ziel ist es, so effektiv und kundenfreundlich wie möglich zu agieren, eben den Nahverkehr, also fließende Übergänge zwischen Schiene und Straße zu schaffen. www.vvo-online.de

6. Zusammenarbeit

Die Entscheidungen und Verhandlungen auf der einen Seite wirken sich auf die andere Seite aus. Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden ist von großer Bedeutung und Wichtigkeit für die beiden Seiten der Staatsgrenze. Die deutsch-böhmische Grenze ist seit dem 21. 12. 2007 geöffnet.⁵⁸ Die Staatsgrenze ist wie eine imaginäre Grenze. In der Vergangenheit und auch heute war und ist sie ein stiller Zeuge von vielen bedeutenden Ereignissen.

Die Gemeinden im Grenzgebiet entwickeln sich. Seit dem Anfang der 90er Jahre arbeiten die Gemeinden im deutsch-böhmischen Grenzgebiet zusammen. Die erfolgreichen Projekte befassten sich nicht nur mit der Ausbildung, Infrastruktur, Umwelt sondern auch mit Tourismus.

Auf den ersten Blick hat es den Anschein, dass die Gemeinden und Städte zusammenarbeiten und einen engen Kontakt halten. Damit diese Hypothese bestätigt oder widerlegt werden kann, wird eine Untersuchung mittels Fragebogen durchgeführt.

Die Verfasserin der vorliegenden Arbeit sprach die Hauptsitze in den Nationalparks an - Hohnstein, Kurort Rathen, Königstein, Stadt Wehlen, Hřensko. Die Mehrheit aller Antworten kam per Email und per Post. Leider wurden nicht alle angeforderten Antworten zurückgeschickt.⁵⁹ Es ist ersichtlich, dass sich einige Gemeinden mit diesem Thema nicht befassen wollen.

Sie beantworteten folgende Fragen:

Arbeitet Ihr Dorf/Stadt mit einem Dorf/Stadt auf der tschechische/deutsche Seite im Rahmen des Tourismus (Fahrrad) zusammen? Mit wem und wie? „*V oblasti cykloturismu nespolupracujeme s žádným městem na saské straně, my spolupracujeme v rámci turismu - převoz lodiček v Soutěškách ČR a v Oberschleusse (SRN) a v oblasti*

⁵⁸ Eliášová, Ester Anna: Grenze grenzenlos die Tschechische Republik im Schengener Raum, Abschlussarbeit, Pardubice 2009, S. 8.

⁵⁹ Innerhalb von 30 Arbeitstagen habe ich leider keine Antwort aus Bad Schandau, Jetřichovice und Krásná Lípa erhalten.

spolupráce hasičů obce Hřensko a Ottendorfu.“⁶⁰ teilte die Gemeinde Hřensko mit. Andere antworteten sehr knapp – nein.

Planen Sie eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Cyklotourismus? „Na poli cyklistiky ne, jsme ale zapojeni v programu „Cíl3“.⁶¹ „Gegenwärtig nicht, nach dem Bau des linkselbigen Elberadwegs zwischen Bad Schandau und Königstein ist es möglich, dass eine solche Zusammenarbeit angestrebt wird.“⁶² „Nur auf der Ebene der Landkreise oder Tourismusverbände.“⁶³

Hohnstein⁶⁴ und Gemeinde Kurort Rathen⁶⁵ planen keine Zusammenarbeit.

„Pouze vznik takového „přeshraničního společenství“ prostřednictvím setkávání a kontaktů v osobní i institucionální rovině může přispět k tomu, že v nově formovaném přeshraničním regionu se rozvinou společné perspektivy a zájmy profilující region rovněž navenek. Spolupráce mezi obcemi ležícími z obou stran při státní hranici je problematikou, která v souvislosti s evropskou integrací nabývá na významu. Obce v pohraničí se ve společně se rozvíjející Evropě navzájem „přibližují“, a tak se stávají průkopníky spolupráce na vnějších hranicích Evropské unie. Zároveň sehrávají klíčovou roli v regionálním rozvoji pohraničních oblastí.“⁶⁶

Das Ergebnis überraschte sehr. Obwohl sich Cyklotourismus in den letzten Jahren rasch entwickelte und das Interesse in den Nationalparks stieg, arbeiten die Gemeinden und Städte nicht so eng zusammen wie vorerst angenommen. Die Zusammenarbeit der Gemeinden stellt eher eine Ausnahme dar. Die Partnermehrheit im Böhmischesächsischen Grenzgebiet ist zurzeit noch am Anfang der beiderseitigen

⁶⁰ „Im Bereich der Cyklotouristik arbeiten wir mit keiner Stadt auf der sächsischen Seite zusammen. Wir arbeiten im Rahmen Tourismus mit - Fähre in Schlucht und in Oberschleusse (BRD) und im Bereich der Feuerwehrzusammenarbeit Hřensko und Ottendorf.“ Jaroslava Antonová, Amtsleiterin Gemeinde Hřensko, 17. 2. 2011.

⁶¹ „Auf dem Gebiet der Cyklotouristik leider nicht, aber wir sind in Program „Ziel3“ eingegliedert.“ Jaroslava Antonová, Gemeinde Hřensko, 17. 2. 2011.

⁶² Königstein, Frau Lehman, Hauptamtsleiterin Stadt Königstein, 3. 3. 2011.

⁶³ i. A. Stützer, Stadtverwaltung Stadt Wehlen, 24. 2. 2011.

⁶⁴ i. A. Mechthild Kreuzahler, Sekretariat des Bürgermeisters Stadt Hohnstein, 23. 2. 2011.

⁶⁵ Martina Galle, Gemeinde Kurort Rathen, 28. 2. 2011.

⁶⁶ „Nur das Entstehen solcher "grenzübergreifenden Kommunität" durch Treffen und Kontakte in der persönlichen und institutionellen Ebene kann dazu beitragen, dass neue Perspektiven und Interessen der Profilierung der Region sich in neu gebildeten grenzübergreifenden Region entwickeln. Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze ist eine Frage, die im Kontext der europäischen Integration immer wichtiger ist. Die Gemeinden in der Grenzregion entwickeln sich einander. Zugleich spielen sie auch eine Schlüsselrolle in der regionalen Entwicklung des Grenzgebietes.“ Jeřábek, Milan/ Kučera, Kateřina/ Müller, Bernhard/ Píkrýl, Jan: Pohraničí jako prostor zprostředkování - šance pro meziobecní spolupráci v česko-saském pohraničí, Urbanismus a územní rozvoj - ročník IV - číslo 1/2001.

Zusammenarbeit und sie gewinnt erste Erfahrungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Nach der Grenzöffnung verbesserte sich die Situation, aber immer noch ist sie keinesfalls ausreichend. Es geht um kein Dauerprojekt, sondern um einzelne Projekte.⁶⁷

⁶⁷ Vlg. Jeřábek, Milan/ Kučera, Kateřina/ Müller, Bernhard/ Přikryl Jan: Pohraničí jako prostor zprostředkování - šance pro meziobecní spolupráci v česko-saském pohraničí, Urbanismus a územní rozvoj - ročník IV - číslo 1/2001.

7. Förderung der Cyklotouristik

Das Radfahren fängt irgendwo an und endet irgendwo. Zur Förderung der Cyklotouristik ist es notwendig, eine hochwertige, sichere Infrastruktur und markierte Radwege zu haben. Den Fahrradverkehr soll man nicht als Transport von A zu B auffassen, sondern als einen langen Weg mit einem bestimmten Ziel.

Das Hauptziel ist, den Fahrradverkehr weiter zu entwickeln, entsprechende Bedingungen zu schaffen und das Fahrradnetz auszubauen. Die nächste Priorität ist die Entwicklung der Cyklotouristik als Mittel zur Förderung des Reiseverkehrs in der Böhmisches-Sächsischen Schweiz.

Die bekanntesten Projekte sind „*Zelené stezky - Greenways*“ und „*Radfahrer willkommen*“ - „*Cyklisté vítáni*“. Das Projektziel ist vor allem die Verbesserung der Dienstleistungsqualität für Radfahrer. Die Radfahrer sollen zwischen Hotels, Pensionen und Restaurants wählen können, die über geeignete Fahrradverwahrung verfügen, sollen Informationen über andere Dienstleistungen in der jeweiligen Umgebung ermitteln können.

Die Agentur Czechtourism (→ Kap. 5 Finanzierung und Förderung) bietet Informationen für die Touristen sowohl im Inland als auch im Ausland. Das Interesse der deutschen Fahrradfahrer steigt. Der Statistik der tschechischen Zentrale in Berlin zufolge darf diese Tendenz als bewiesen gelten. Die überwiegende Mehrheit der Anfragen betrifft die allgemeinen Möglichkeiten der Cyklotouristik in der Tschechischen Republik. Der Elberadweg dominiert hierbei.⁶⁸

Der Förderverein des Nationalparks Sächsische Schweiz e. V.: Das Ziel dieses Vereins ist es, möglichst viele Interessierte für die Nationalparkidee zu gewinnen; denn die Entwicklung des Parks bietet Chancen für die Natur, die Bevölkerung und Wirtschaft, die es gemeinsam zu nutzen gilt.⁶⁹

Von den Radfahrern wird dann erwartet, dass sie sich an der Entwicklung des Tourismus beteiligen.

⁶⁸ Zájem německý cyklistů roste, in: www.nakole.cz, 1. 11. 2008.

⁶⁹ www.nationalparkfreunde.info, Michael Geisler, Vorsitzender, Pirna, 2010.

In den letzten 20 Jahren ist die Cyklotouristik ein besonderes Phänomen geworden. Den Verdienst dafür hat auch die Entwicklung des Reiseverkehrs mit der Orientierung auf Radfahrer, die die Zeit in der Nähe von Radwegen verbringen. Sie übernachten in spezialisierten Pensionen, wo ein Komplettservice zugesichert wird. In diesem Kontext ist Deutschland bereits weiter. Warum ist es so? Einer der Faktoren, die die Entwicklung des Radsports in dem Grenzgebiet verlangsamten, war die Veränderung der Bevölkerungsstruktur nach dem Jahr 1945. Nach der Vertreibung der deutschsprachigen Bevölkerung kam es zur Verzerrung der sozialen Bindungen der Bevölkerung. Neu ankommende Tschechen aus dem Landesinneren hatten während des Sozialismus keine Lust und Möglichkeit, sich an der Entstehung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu beteiligen. Das konnte erst in den letzten 20 Jahren wieder aufgenommen werden, als das Radfahren sich zu entwickeln begann und die Zusammenarbeit startete. Allgemein kann man sagen, dass es einer der Vorteile von wirtschaftlich schwächeren Grenzregionen ist, um dieses Handicap zu bekämpfen.

7.1 Schönste Radwege in der Böhmisches-sächsischen Schweiz

Auf dem Gebiet der Böhmisches-sächsischen Schweiz sind viele Radwege. In die Parks fährt man für romantische Natur, Felsgebilde und Volksarchitektur. Im ganzen Gebiet ist enges Netz der touristischen Wege, nicht nur Wanderwege, sondern auch Radwege.

➤ *ElbeRADweg* (Siehe Anhang Nr.6,7)



Der Elberadweg gehört zu den reizvollsten und abwechslungsreichsten Radwanderwegen Europas. Der Elberadweg führt entlang eines der wichtigsten europäischen Flüsse. Die Route, mit einer Gesamtlänge von 860 km, führt nahezu ohne Steigungen, nur manchmal biegt sie in die Stadt oder ins Dorf ab. Von der Mündung in die Nordsee (Cuxhaven Stadt), wo die Route beginnt, führt ihr Logo alle Radfahrer zur deutsch-tschechischen Grenze (Grenzübergang Schöna / Niederösterreich Žleb).⁷⁰

➤ *Děčín - Hřensko - Jetřichovice - Srbská Kamenice - Děčín*

⁷⁰ Prospekt: Radeln, Einkehren, Übernachten am Elberadweg, Programm Greenways, Willkommen am Elberadweg in Tschechien! 2007/2008.

Diese Strecke misst 44,5 Kilometer, sie gehört zu den anspruchslosen Strecken. Sie führt die Touristen bis zu den schönsten Orten der Böhmisches Schweiz. Auf dem Weg kann man Pravčická brána (Prebischtor), Tři prameny (Drei Quellen) und die Klamm des Flusses Kamenice (Kamnitz) besuchen.

➤ **Zschirnstern**

Diese mittelschwere Strecke misst 44 Kilometer. Sie führt durch Bad Schandau - Krippen - Papstdorf - Cunnersdorf - Zschirnstern - Schöna und dann zurück nach Bad Schandau. Zu Sehen sind hier zum Beispiel Papstein, Kirche, Forsthof, Waldbad, Cunnersdorf, Zirkelstein, Kaiserkrone.

➤ **Nationalpark Hintersächsische Schweiz**

Der 34 Kilometer lange Radweg führt ins Herz des Naturschutzgebiets des Lausitzer Gebirges. Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall - Neumannmühle - Thornwalder Brücke - Zeughaus - Zeughausstraße - Beuthenfall - Nasser Grund - Backofen - Postelwitz - Bad Schandau. Eine Parkmöglichkeit gibt es am Elbeufer in Bad Schandau. Leider sind die Radwege nicht überall im besten Zustand. Während der Reise ist es möglich, alte Mühlen, das Kirnitzschtal oder das Zeughaus aus dem Jahre 1642 zu sehen.

➤ **Sněžník - Elberadweg**

Der 55 Kilometer lange Radweg führt durch Bad Schandau - Prossen - Königstein Nikolsdorf - Bieletal - Rosenthal - Schneeberg - Děčín - Prostřední Žleb - Bahnhof Schöna - Krippen - Bad Schandau. Unterwegs kann man Labské údolí, Königstein, Lilienstein, Sněžník sowie Děčín besuchen.

8. Infozentren

Im Infozentrum kann man all die notwendigen touristischen Informationen über die böhmische und sächsische Schweiz bekommen, wie etwa Informationen über die Wanderwege sowie Radwege, über die Öffnungszeiten von Sehenswürdigkeiten, Eintrittspreise, Öffnungszeiten und Vieles mehr. Hier ist es auch möglich, Postkarten, Landkarten, Reiseführer oder interessante Publikationen zu erwerben.

In der Böhmisches Schweiz sind es hauptsächlich folgende Zentren:

- *Infozentrum des Nationalparks Böhmisches Schweiz in Děčín*
- *Infozentrum in Hřensko*
- *Infozentrum und Galerie des Nationalparks Böhmisches Schweiz Krásná Lípa*
- *Infozentrum in Jiřetín pod Jedlovou*

und in der Sächsischen Schweiz:

- *Büro des Touristenverbandes mit Zweigstellen, Badverwaltung in Bad Schandau*
- *Haus der Gemeindeverwaltung Gohrisch*
- *Infozentrum und Muzeum in Hinterhermsdorf*
- *Touristinformation Hohnstein*
- *Touristinformation im Haus des Gastes Königstein*
- *Touristinformation in Lohmen*
- *Infozentrum Kurort Rathen*
- *Touristinformation der Stadt im Haus Deutsche Kunstblume Sebnitz*
- *Touristinformation Stadt Wehlen*

9. Zusammenfassung

In der Arbeit orientierte die Autorin sich auf den Qualitätsvergleich der Fahrradinfrastruktur auf der böhmischen und der deutschen Seite der Böhmischesächsischen Schweiz. In den einleitenden Kapiteln strebte sie, das Zielgebiet knapp zu charakterisieren. Im Hauptteil widmete ich mich den Radwegen selbst und dem Dienstleistungsbereich auf beiden Seiten der Staatsgrenze. Weil es faktisch gar keine Literatur zur Frage der Fahrradinfrastruktur auf dem Gebiet der Nationalparks gibt, wandte ich mich – wie in den weiteren Kapiteln geschildert – an die Nationalparkverwaltung und die entsprechenden Gemeinden in den beiden Nationalparks. Die erhaltenen Informationen wurden für die Behandlung von anderen Teilthemen der Arbeit verwendet. Zugleich gründete ich im Internet deutsche und tschechische Diskussionsforen zum Thema „*Spokojenost s cyklostezkami na území Česko-saského Švýcarska*“/„*Zufriedenheit mit den Radwegen auf dem Gebiet der Böhmischesächsischen Schweiz*“ und „*Fahrradtransport mit dem Zug*“/„*Fahrradtransport per Zug*“. Die Antworten der Diskussionsteilnehmer waren überraschend und können wie folgt zusammengefasst werden: Die Tschechen behindert das hohe Verkehrsaufkommen auf den Radwegen, da viele Nutzer die Radwege mit Fußwegen verwechseln würden. Die Deutschen kennen dieses Problem nicht, da ihre Radwege tatsächlich nur zu ihrem eigentlichen Zweck genutzt werden würden. Daher erwarten die Deutschen oft während ihrer Reise eine Qualitätsgastronomie, Sicherheit und ausreichende Begleitdienstleistungen, die auf der böhmischen Seite jedoch fehlen. Hier kann man den Unterschied zwischen der böhmischen und der deutschen Mentalität erkennen.

„Kulturní šok. Tak popisuje člen sdružení Cyklisté Miroslav Těšina zážitky z jízdy po německých cyklostezkách, kde ve městech nemusí cyklisté denně riskovat životy na rušných silnicích jako v českých městech.“⁷¹

Zum Fahrradtransport per Zug äußerten sich die tschechischen befragten Radfahrer im Web vorwiegend negativ. Sie sind nicht mit der Dienstleistungsqualität zufrieden,

⁷¹ „Kulturschock. Das beschreibt ein Mitglied des Verbandes der Radfahrer Miroslav Těšina seine Fahrerlebnisse auf den deutschen Radwegen, wo die Radfahrer in den Städten nicht riskieren müssen, wie in den tschechischen Städten.“ PLUHÁŘ, Adam.: *Kraj šetší. Budou turisté bloudit?* In: Dnes, 28. 5. 2011, S. B.

welche die ČD (České dráhy) langfristig offeriert. Auf der deutschen Seite ist die Situation in dieser Hinsicht sehr gut. In der entsprechenden Saison verkehren die Fahrradzüge und werden ausreichend genutzt. Die Zielgruppe vergrößert sich immer wieder. Die Statistiken sind sehr allgemein und deshalb wählte ich den am stärksten frequentierten Radweg „Elberadweg“, wo ich persönlich die Nutzung durch die unterschiedlichen Zielgruppen beobachtete. Ich konzentrierte mich auf die eigentlichen Zielgruppen der Cyklotouristik und stellte fest, dass die Fahrradwege durch Deutsche meistens zur puren Vergnügung (Familien-, Bekannten und Freundesgruppen sind meistens gemeinsam unterwegs) genutzt werden. Im Gegensatz dazu nutzen die Tschechen die Radwege als Sportlerbeziehungsweise als gut trainierte Individualtouristen aus.

Im nächsten Teil meiner Arbeit nutzte ich die Informationen von Herrn Tomáš Salov und Hanspeter Mayer, die ich direkt von den entsprechenden Nationalparkverwaltungen erhielt. Die Finanzierung, der Aufbau und die Wartung sind nach deren Äußerungen gänzlich unterschiedlich. In Sachsen sind Bau und Wartung eines der Elemente der kommunalen Haushalte. Die Deutschen (ihre kommunale Verwaltung) betreiben und erhalten ihre Radwege sommers wie winters. Auf der böhmischen Seite ist Instandhaltung eher zufällig oder punktiert. Auf der böhmischen Seite gibt es keine so deutlichen Regeln wie in Sachsen. Das Geld wird durch europäische Dotationen vom jeweiligen Kreis umverteilt. Aber oft wird nicht mit Geld für die folgenden Wartungsarbeiten gerechnet. Diese liegen dann unsinnigerweise in der Kompetenz der Nationalparkverwaltung Böhmisches Schiefergebirge. In diesem Zusammenhang steht auch die Qualitätsmarkierung der Radwege. Beim Vergleichen auf der böhmischen und auch deutschen Seite können wir feststellen, dass sie sehr ähnlich ist. In Böhmen wird die Markierung mittels dem KČT [Klub tschechischer Wanderer] besorgt, der mit der Wegmarkierung langjährige Erfahrungen hat. In Sachsen liegt die Markierung in der Kompetenz der einzelnen Dörfer oder Städte. Das, was die beide Seite verbindet, sind unzulängliche Finanzmittel – und zwar nicht nur bezüglich der Qualitätsmarkierung. Ich denke, in Fragen der Markierung wäre es sinnvoll, die Mittel zu vereinen und im Grenzgebiet eine einheitliche und einfache Markierung einzuführen – auf Symbol- und Ikon-Basis.

All dies funktioniert nicht ohne gegenseitige grenzübergreifende Zusammenarbeit. Mittels der Fragebögen bemühte ich mich, im 6. Kapitel die Antworten auf diese Frage zu gewinnen. Infolge der teilweise stark ausgeprägten Interesselosigkeit der Angesprochenen ist es mir jedoch nicht ganz gelungen, ihr Herantreten an diese Problematik zu erklären. Nochmals muss ich bemerken, dass die Mehrheit der befragten Gemeinden sich ungern äußerte. Das Ziel der Fragebögen war vor allem, das Interesse der Gemeinden an Entwicklungsprojekten der Cyklotouristik auf beiden Seiten zu vergleichen. Zwei Erklärungsansätze tun sich auf: Die Ungefälligkeit der Beamten, Informationen zu erteilen oder aber die tatsächliche Interesselosigkeit. Die meisten Partner im böhmisch-sächsischen Grenzgebiet sind zurzeit noch am Anfang der Zusammenarbeit. Erst in den letzten 10 Jahren kommt es zu den ersten Besuchen der Stadtvorsteher und dem Austausch des Kontaktes. Leider kommt es vorläufig nicht zu einer intensiven Grenzgebietszusammenarbeit. Allerdings brauchen die Böhmen eine sorgfältige Planung und Realisierung, dass es zum Misserfolg und zur Bildung der unnötigen und unverbesserlichen Fehler kommt. Auf der gegenüberliegenden Seite der Grenze läuft das System anders.

Das letzte Kapitel befasst sich mit der Auswertung der Propagation der Cyklotouristik auf beiden Seiten der Staatsgrenze, die zeigt, dass zwar Agenturen oder Verbände auf beiden Seiten arbeiten, die sich ausschließlich auf die Propagation der Cyklotouristik spezialisieren, doch die Zusammenarbeit steht noch am Anfang eines langen Weges. Während das Interesse in Sachsen an Reisen steigt, beginnen die Tschechen erst langsam, ihre eigenen tschechischen Teile zu entdecken. Aber die meisten von ihnen erschlossen bereits den deutschen Teil (Sachsen). Die Tatsache, dass die Tschechen paradoxerweise ihren eigenen Teil oft später als die Deutschen entdecken, liegt darin begründet, dass die Tschechen heute immer noch – und es muss nicht um Radfahren gehen – Auslandsaufenthalte bevorzugen.

Diese Abschlussarbeit ist bereits in der Zeit ihres Entstehens gewissermaßen eine historische Quelle, die die Gegenwart (2010-2011) des Themas bewertet. Diese Studie versucht nicht, zukünftige Entwicklungen abzuschätzen, aber es wäre sicherlich interessant, wenn eine ähnliche Arbeit geschrieben würde, die ein ähnliches Ziel mit

dem Verlauf von mehreren Jahren verfolgt. Dann könnte es zu einem interessanten Vergleich über die Entwicklung des Radsports in der Region kommen.

Závěr

Ve své práci jsem se zaměřila na srovnání kvality cykloturistické infrastruktury na české a německé straně. V úvodních třech kapitolách jsem se snažila stručně charakterizovat sledovanou oblast Česko-saského Švýcarska. Hlavní část práce jsem věnovala cyklostezkám a úrovni služeb na obou stranách státní hranice. Protože k této problematice přeshraniční cykloturistiky na území národních parků neexistuje prakticky žádná literatura, obrátila jsem pro informace na Správu Národních parků a dotčené obce na obou stranách hranice. Získané informace jsem použila pro zpracování ostatních kapitol bakalářské práce. Zároveň jsem založila na internetu české a německé diskusní fórum na téma „*Spokojenost s cyklostezkami na území Česko-saského Švýcarska*“/“*Zufriedenheit mit den Radwegen auf dem Gebiet der Böhmischesächsischen Schweiz*“ a „*Přeprava kol vlakem*“/“*Fahrradtransport per Zug*“. Odpovědi diskutujících byli překvapivé a daly by se shrnout následovně: Čechům nejvíce na cyklostezkách vadí neudržovanost během roku a vysoká frekventovanost lidí, kteří si cyklostezky často pletou s chodníkem pro venčení svých psů. Němci tento problém neznají, protože jejich cyklostezky jsou využívány opravdu k účelům, pro které byly zřízeny. A to i proto, že Němci vyhledávají často při svých cestách kvalitní gastronomii, bezpečnost, odpovídající zázemí (ubytování, cykloservis), které na české straně chybí. Tady je vidět rozdíl mezi českou a německou mentalitou.

„Kulturní šok. Tak popisuje člen sdružení Cyklisté Miroslav Těšina zážitky z jízdy po německých cyklostezkách, kde ve městech nemusí cyklisté denně riskovat životy na rušných silnicích jako v českých městech.“⁷²

K přepravě kol vlakem se čeští respondenti (cyklisté) vyjadřovali na webu převážně negativně. Nejsou spokojeni s kvalitou služeb, které ČD (České dráhy) dlouhodobě nabízí. Na německé straně je v tomto ohledu situace velmi dobrá. Cyklovlaků jezdí v sezóně dostatečné množství a jsou dostatečně hojně využívány. Cílová skupina se neustále rozšiřuje. Statistiky jsou velice obecné, a proto jsem se vybrala nefrekventovanější cyklotrasu Elberadweg, kde jsem osobně pozorovala využití různými věkovými skupinami (21. 5. 2011 od 13 do 16 hodin). Také jsem se zaměřila na vlastní cílovou skupinu cykloturistiky, kdy Němci nejčastěji cestují jako rodiny nebo

⁷² PLUHAŘ, Adam.: *Kraj šetší. Budou turisté bloudit?* In: Dnes, 28. 5. 2011, S. B.

skupinky známých či kamarádů, zatímco Češi, využívající cyklostezky jsou častěji sportovci případně i trénující jednotlivci.

V další části mé práce jsem využila informace získané přímo od pana Tomáše Salova a Hanspeter Mayr ze správ národních parků. Financování výstavby a údržby na české a německé strany je dle jejich vyjádření zcela odlišné. V Německu je výstavba a údržba z drtivé většiny jednou z položek obecních rozpočtů, kdy pouze z malé části jsou věnovány peníze podpůrnými spolky. Němci (jejich samospráva obcí) provozují a udržují cyklostezky celoročně, na české straně je údržba pouze věcí náhodilou či nárazovou. Na české straně výstavba a údržba nemá jasná pravidla jako v Německu. Peníze jsou přerozdělovány formou evropských dotací z krajů, kdy dojde zainvestování cyklostezky, ale často už se nepočítá s penězi na následující údržbu. Ta pak leží nesmyslně na bedrech Správy Národního parku České Švýcarsko. Ruku v ruce s údržbou figuruje i kvalita značení cyklotras. Při porovnání značení cyklotras na české i německé straně můžeme konstatovat, že probíhá podobně. V Čechách je zajišťováno prostřednictvím KČT (Klub českých turistů), který má s turistickým značením mnohaleté zkušenosti. V Německu je značení v kompetenci jednotlivých obcí. To co spojuje obě strany zcela, je nedostatečný příděl finančních prostředků, a to nejen na kvalitní značení. Myslím si, že v otázce značení by do budoucna nebylo od věci, sdružování finančních prostředků a v příhraničí vytváření jednotného a jednoduchého značení - na bázi symbolů, ikon.

Toto vše se neobejde bez vzájemné aktivní přeshraniční spolupráce. Prostřednictvím dotazníků v 6. kapitole jsem se snažila získat odpovědi na mé otázky, ale kvůli částečnému nezájmu oslovených se mi nepodařilo zcela uspokojivě objasnit jejich vlastní přístup k problematice. Znovu musím připomenout, že většina oslovených obcí se nerada a neochotně k dané problematice vyjadřovala. Cílem dotazníků bylo především porovnat zainteresovanost obcí v projektech rozvoje cykloturistiky na obou stranách státní hranice. To ukazuje na dvě věci: na neochotu úředníků samospráv poskytovat informace nebo jde o faktický nezájem zabývat se touto problematikou? Většina **obcí** v česko-saském pohraničí je proto v současnosti stále na počátku vzájemné spolupráce. Prakticky až nyní v posledních 10 letech dochází k prvním návštěvám představitelů obcí a výměnám kontaktů. Bohužel zatím nedochází až na vyjímky (hasiči) k intenzivní přeshraniční spolupráci.

Poslední kapitola se v širších souvislostech zabývá hodnocením vlivu propagace cykloturistiky na obou stranách státní hranice, z čehož je patrné, že sice na obou stranách působí agentury nebo spolky, které se výhradně specializují na propagaci cykloturistiky, ale vzájemná spolupráce je na počátku dlouhé cesty. Zatímco v Sasku zájem o cestování stoupá, Češi teprve pozvolna začínají s objevováním své vlastní české části, kdy předtím většina z nich prozkoumala již část německou. To, že Češi paradoxně svou vlastní část objevují mnohdy později než Němci, pramení z toho, že Češi stále ještě dnes a nemusí jít jen o cykloturistiku, dávají přednost pobytům v zahraničí.

Tato práce je už v době vzniku jakýmsi historickým pramenem, který hodnotí současnost (2010-2011) dané problematiky. Práce si neklade za cíl prognózovat vývoj do budoucnosti, ale určitě by jednou bylo zajímavé, kdyby vznikla podobná práce, která by sledovala podobný cíl s odstupem několika let. Pak by mohlo dojít k zajímavému srovnání ve vývoji cykloturistiky v dané oblasti.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei allen bedanken, die mich bei der Erstellung der Abschlussarbeit unterstützt und mir geholfen haben. Großer Dank gilt vor allem Herrn doc. Dr. Winfried Baumann für die Konsultationen und Unterstützung beim Verfassen meiner Arbeit.

Für die Bereitschaft bei der Geländeuntersuchung und Vergabeinformationen möchte ich mich auch bei den Mitarbeitern der Nationalparkverwaltung Böhmisches Schiefergebirge, insbesondere Mgr. Richard Nagel, Tomáš Salov und weiteren Mitarbeitern der Nationalparkverwaltung Sächsisches Schiefergebirge, Hanspeter Mayr und Jens Dierchen von Marketing Tourismus- und Freizeitverkehr recht herzlich bedanken.

10. Literaturverzeichnis:

- (Hrsg.) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, *Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland*, Berlin, 2. Auflage, Juli 2002.
- (Hrsg.) Centrum dopravního výzkumu, *Podpora rozvoje cyklistiky v ČR*, Ministerstvo dopravy, Brno, 2008.
- (Hrsg.) *Českosaské Švýcarsko s mapovým atlasem*, Praha 2002, S. 7 - 16.
- *Der Volks - Brockhaus A - Z, Fachwörterbuch für jedermann*, 10. Auflage, Leipzig 1943, Kollektiv.
- ELIÁŠOVÁ, Ester, Anna: *Grenze grenzenlos die Tschechischen Republik im Schengener Raum*, Abschlussarbeit, Pardubice 2009.
- (Hrsg.) Euroregion Nisa, Zasedání valné hromady Euroregionu Nisa, Zpráva o činnosti ERN v roce 2000, Liberec.
- HNIKOVÁ, Lucie: *Cykloturistika - fenomén v cestovním ruchu*, Odborná absolventská práce, Hradec Králové 2006.
- HŮRSKÝ, J.: *Zur Entdeckung der Böhmischen Schweiz vor 130 Jahren*, Sächsische Heimatblätter 3 (1961), S. 257 - 262.
- JEŘÁBEK, Milan, KUČERA, Kateřina, MÜLLER, Bernhard, PŘIKRYL, Jan: *Pohraničí jako prostor zprostředkování - šance pro meziobecní spolupráci v česko-saském pohraničí*, Urbanismus a územní rozvoj - ročník IV - číslo 1/2001.
- *Kdo byl kdo do roku 1918*, Praha 1998, S. Kollektiv.
- KLINGER, Sina, MEHL, Oliver: *Nationalpark Sächsische Schweiz, Naturerfahrung mit allen Sinnen/ Národní park saské Švýcarsko, Příroda všemi smyly*, Bad Schandau 2008.
- (Hrsg.) KČT, *Metodika značení cyklotras v České republice*, Učební texty pro značkáře, 2001
- KŘIVÁNEK, Rostislav.: *Zážitky v Českosaském Švýcarsku*, Krásná Lípa 2010.
- (Hrsg.) KOLPRON CZ, s.r.o.: *Kategorie a zhodnocení vlivu rekreačního a turistického ruchu na ekosystémy národního parku České Švýcarsko*, Závěrečná zpráva, Praha 2005-2007.

- LHOTÁK, Kamil.: *Kolo motocykl automobil*, Praha 1950, S. 7 - 45.
- MAŠEK, Petr: *Modrá Krev*, Praha 2003, S. 131.
- (Hrsg.) *Monitoring návštěvnosti vybraných cyklostezek v ČR, zpráva za období 01/2009 – 05/2010*, Partnerství o.p.s., Brno.
- NÁHLÍK, Ferdinand: *Průvodce po Českém Švýcarsku*, Česká Kamenice 1864.
- (Hrsg.) Nationalparkregion Sächsisch-Böhmische Schweiz, *Ihr Urlaubsmagazin*, 2011, S. 45.
- (Hrsg.) Nationalpark Sächsische Schweiz, *Nationalparkverwaltung Sächsische Schweiz*, Königstein 1995.
- *Program CBC Phare 2001*, Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, Odbor programů EU, RNDr. Jiří Horáček, Praha 2000.
- PLUHARĚ, Adam: *Kraj šetří. Budou turisté bloudit?* In: Dnes, 28. 5. 2011, S. B.
- RICHTER, F.: *Caspar-David- Friedrich Weg in Krippen*, Kulturhistorischer Wanderweg mit Informationstafeln, Bad Schandau 2005.
- (Hrsg.) Nationapokr Zentrum: *250 Jahre Wilhelm Leberecht Götzinger der Entdecker der Sächsischen Schweiz*, Bad Schandau.
- (Hrsg.) *Sächsische Schweiz*, Touristenreiseführer, Praha 1999.
- (Hrsg.) *Sächsisches Stadtministerium für Wirtschaft und Arbeit Radverkehrskonzeption für den Freistadt Sachsen*, Dresden, 2005.
- (Hrsg.) STEINBERG, Gernot, Dipl.- Ing, Projektleitung, *Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitende und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr*, Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dortmund 2006.
- ZÁBRANSKÁ, Vendula: *Mezinárodní cykloturistika*, CzechTourism - Oddělení výzkumu trhů a trendů, 2/2010.
- *Zpravodaj správy NP České Švýcarsko*, Krásná Lípa, květen 2010, S. 15.

10.1 Internetquellen:

www.

- bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/bahn_und_fahrrad.shtml
- cd.cz - Mgr. Radka Pistoriusová, tisková mluvčí, Praha, 4. 8. 2010.
- cemba.cz
- czechtourism.cz
- ekolist.cz, *Budování cyklostezek, asphalt teče krajinou*, Hana Hermanová, 03/2007.
- elbeschiffahrt-frenzel.de
- www.euroregion-elbe-labe.eu, EUROREGION ELBE/LABE, Geschäftsbericht 2002, S 7.
- geodezieonline.cz, Josef Nosek, Mitglied der Wirtschaftsrat TRASA spol. s. r.o., Praha 16. 9. 2010
- gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvfg/gesamt.pdf
- kct.cz - Ing. Mojmír Nováček, ústředí KČT, 24. 8. 2010.
- kr-ustecky.cz, Radportal Region Ústí im Anschluss an den Freistaat Sachsen/Cykloportál Ústeckého kraje v návaznosti na Svobodný stát Sasko.
- labskaplavecni.cz
- ltv-sachsen.de
- mmr.cz/cestovni-ruch
- nakole.cz, *Zájem německých cykloturistů roste*, 1. 11. 2008.
- nationalparkfreunde.info, Michael Geisler, Vorsitzender, Pirna, 2010.
- nationalpark-saechsische-schweiz.de, Hanspeter Mayr, Referatsleiter Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher, Bad Schandau 8. 3. 2011.
- npcs.cz - Tomáš Salov, Referent des Verhältnisses mit der Öffentlichkeit und Pressesprecher, Krásná Lípa, 19. 7. 2010.
- oberelbetours.de, Jens Dierchen, 23. 9. 2010.
- klaudy.net/povinna-vybava-kola-v-ceske-republice.php
- klaudy.net/povinna-vybava-kola-v-nemecku.php
- trasa.cz, Ing. Josef Rančák, Direktor Geodézie spol. s. r.o. Česká Lípa, 16. 9. 2010.

- vvo-online.de, Jens Dierchen, Marketing Tourismus- und Freizeitverkehr, Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) GmbH, Dresden, 28. 9. 2010.
- win-saechsische-schweiz.de/gewerbegebiete.html
- ziel3-cil3.eu, *Gemeinsames Technisches Sekretariat / Sächsische Aufbaubank (SAB)*.

10.2 Prospekte:

- *Mobilitätstipps für Touristen, Unterwegs in der Region Oberelbe*, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO), Dresden 2009.
- *Na kole krajinou mezi pískovci a lužickou žulou*, Sächsische Schweiz, Wirtschaftsinitiative „Sächsische Schweiz“ e. V.
- *Národním parkem České Švýcarsko na kole*, Krásná Lípa 2010.
- *Návštěvní řád/Besuchersordnung NPČŠ/NPBS*, Krásná Lípa 2002.
- *Nationalpark Böhmisches Schweiz 1: 25 000*, 3. deutsche Auflage 2005.
- *Radeln, Einkehren, Übernachten am Elberadweg*, 2007/2008.
- *Richtig abfahren mit dem FahrradBus 2010*, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO), Dresden 2010.
- *Výletní jízdní řády Národních parků/Wander - Fahrpläne Nationalparke, České a Saské Švýcarsko/Sächsische und Böhmisches Schweiz*, Staatsbetrieb Sachsenforst, Nationalparkverwaltung Sächsische und Böhmisches Schweiz, o.p.s. Krásná Lípa, Auflage 2010.
- *Willkommen am Elberadweg in Tschechien!*, Programm Greenways, Praha.

11. Anhang

Nr. 1: Jubiläum 20 Jahre Nationalpark Sächsische Schweiz (Pressemitteilung Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft, die-infoseiten.de, Dresden, 28. 5. 2010)

Nr. 2: Radweg in Bad Schandau die Elbe entlang (Foto der Autorin)

Nr. 3a: Markierung in der Sächsischen Schweiz (Hrsg. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Dresden, 2005, S. 53 - 54)

Nr. 3b: Markierung in der Böhmisches Schweiz (www.kct.cz)

Nr. 4: Finanzierungsmöglichkeiten für kommunale Radverkehrsmaßnahmen (Hrsg. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Dresden, 2005, S. 21)

Nr. 5: Fahrradtransportmöglichkeiten (Cyklisti si oblíbili přepravu kol vlakem, in: Týden.cz, 5. 4. 2011, Foto der Autorin)

Nr. 6: Elberadweg (Radeln, Einkehren, Übernachten am Elberadweg, 2007/2008)

Nr. 7: Die beliebtesten Radwege (in: Sächsische Zeitung, 11. 10. 2010)

Nr. 8: Rozšíření cyklotras na území NP (in: Zpravodaj správy NP České Švýcarsko, Krásná Lípa, Mai 2010, S. 15)

Nr. 9: Národní park otevírá nové cyklotrasy (in: Děčínský deník, 3. 7. 2010)

Nr. 10: Die Böhmisches-sächsische Schweiz ((Hrsg.) Nationalparkregion Sächsisch-Böhmisches Schweiz, *Ihr Urlaubsmagazin*, 2011)

die-infoseiten.de

- Dresden erleben
- Veranstaltungen
- Unterkünfte in Dresden
- Einkaufen in Dresden
- Branchen von A bis Z



*Pressemitteilung Sächsisches Staatsministerium
für Umwelt und Landwirtschaft, 28.05.2010*

Google® Benutzerdefinierte Suche

Suche

2011 in Dresden

- Veranstaltungen in Dresden 2011 →
- Walpurgisnacht & Hexenfeuer →
- Sommersonnenwende 21. Juni →
- Eishockey Weltmeisterschaft 2011 →
- 33. Kirchentag 2011 in Dresden →

Themen und Berichte

- » News
- » Sachsen
- » In Dresden
- » Sächsische Schweiz
- » Osterzgebirge
- » Am Elberadweg
- » Landkreis Meißen

Startseite ⇒ Sächsische Schweiz ⇒ Jubiläum 20 Jahre Nationalpark Sächsische Schweiz

Jubiläum 20 Jahre Nationalpark Sächsische Schweiz

... und 10 Jahre Nationalpark Böhmisches Schweiz – Bewahren und Gestalten



Unter dem Motto „Natur-Kultur-Mensch“ haben heute (28. Mai 2010) die Umweltministerin der Tschechischen Republik, Rut Bízková, und Sachsens Umweltminister Frank Kupfer in Bad Schandau die Festwoche zum Jubiläum 20 Jahre Nationalpark Sächsische Schweiz und zehn Jahre Nationalpark Böhmisches Schweiz eröffnet. „Zwei Großschutzgebiete in zwei Ländern, aber einer Landschaft – dem Elbsandsteingebirge – feiern gemeinsam Geburtstag. Dies ist für mich mehr als nur ein ermutigendes Zeichen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Naturschutz und Tourismus leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem weiter zusammenwachsenden Europa und zur Freundschaft zwischen unseren beiden Ländern“, betonte Minister Kupfer. Er würdigte zudem den Beitrag des Nationalparks

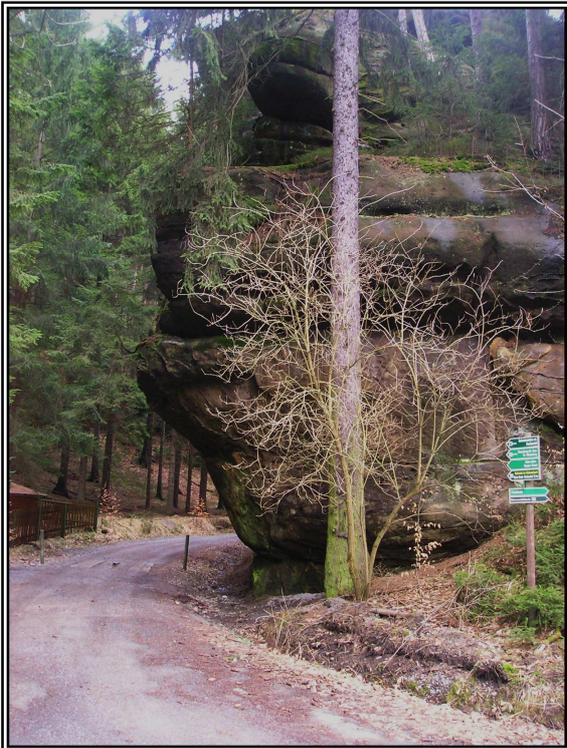
Sächsische Schweiz zum Erhalt der biologischen Vielfalt und zur Regionalentwicklung.

„Besonders artenreiche Waldlebensräume für Spechte, Eulen, Fledermäuse und einige Urwald-Reliktarten sowie die Kinitzsch als ökologisch besonders wertvolles Fließgewässer sind exemplarische Beispiele für die Biodiversität in der Nationalparkregion“, hob Kupfer hervor. 40 Prozent der in Sachsen noch vorhandenen Altbäume der vom Aussterben bedrohten Weißtanne befanden sich zudem im Nationalpark.

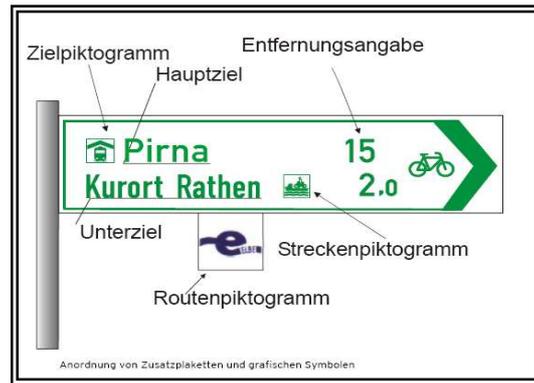
Nr. 1: Jubiläum der Nationalparks



Nr.2: Elberadweg in Bad Schanda



Radweg im Wald



Nr. 3a Markierung in der Sächsischen Schweiz



Nr. 3b: Markierung in der Böhmischer Schweiz

Finanzierungsinstrument							
	GVFG	ÖPNV	Stellplatzablässe	Städtebauförderung	ländlicher Raum	Interreg III	Ausbaubeiträge
Maßnahmen	sonstige						
Planungen/Konzepte							
Netzplanungen				(x)			(!)
Wegweisungsplanungen							(!)
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit						(x)	(!)
Radverkehr innerorts							
RVA an Hauptverkehrsstraßen innerorts	x		x			(x)	x § 5a FStrG: (x)
Fahrradstraßen u.ä.	x		x	(x)	(x)	(x)	x § 5a FStrG: (x)
selbständige Radwege innerorts	x		x	(x)	(x)	(x)	(x)
Verkehrsberuhigung			x	(x)	(x)	(x)	(!)
Instandsetzung Fahrbahnen				(x)	(x)		(!)
Wegweisung, Projektbestandteil	x		x		(x)	(x)	x
Wegweisung, eigenständig	x		x			(x)	
punktuell Verkehrssicherheit			x	(x)	(x)		§ 5a FStrG: (x); (!)
Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig	(!)		x	(x)	(x)		
Bestandsverbesserungen				(x)	(x)		x (!)
Betrieb/Unterhaltung							
Radverkehr außerorts							
Straßenbegleitende RVA außerorts	x				(x)	(x)	
Selbständige Radwege außerorts	x				(x)	(x)	
Radwanderwege	x			(x)	(x)	(x)	
Rastplätze	!				(x)	(x)	
Wegweisung, Projektbestandteil	x				(x)	(x)	
Wegweisung, eigenständig	x					(x)	
Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig							(!)
Bestandsverbesserungen							(!)
Betrieb/Unterhaltung							
Umnutzung von Bahntrassen	(x)						(!)
Verknüpfung mit ÖV / Abstellen							
B+R an Bahnhöfen		x	x				
B+R an sonstigen Übergangsstellen		x	x				
Fahrradstationen		x	x				
Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil	x		x	(x)		(x)	(x)
Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig	(!)		x			(x)	(!)
Sonstige Maßnahmen							
Öffentlichkeitsarbeit						(x)	(!)
Mobilitätsmanagement							(!)
Verkehrssicherheitsarbeit							FördRLVEA: (x)

GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

ÖPNV: Regionalisierungsgesetz sowie ÖPNV-Teil des GVFG

Stellplatzablässe: Mittel nach § 49 (2) der Sächsischen Bauordnung

Städtebauförderung: Städtebauförderung, Städtebauliche Erneuerung, Stadtentwicklung ...

ländlicher Raum: Dorfentwicklung und -erneuerung, ländliche Neuordnung, Waldbewirtschaftung ... (vgl. Richtlinien des SMUL)

Interreg III: Gemeinschaftsinitiativprogramm Interreg IIIA (Mittel stehen nur noch in geringem Umfang aus dem Programm Freistaat Sachsen - Republik Polen, Woiwodschaft Niederschlesien zur Verfügung) sowie LEADER+

Ausbaubeiträge: Beiträge der Grundstückseigentümer nach § 28 Sächs. Kommunalabgabengesetz

x ... Finanzierung möglich

! ... künftige Finanzierungsmöglichkeit ist geplant

(x) ... Finanzierung unter sehr engen Bedingungen möglich

(!) ... künftige Finanzierungsmöglichkeit wird geprüft

Nr. 4: Finanzierungsmöglichkeiten für kommunale Radverkehrsmaßnahmen



Cyklisti si oblíbili přepravu kol vlakem, in: Týden.cz, 5. 4. 2011

Úterý 5. 4. 2011, svátek má Miroslava

Registrace / Přihlášení

TÝDEN.cz

Hledat

HLAVNÍ STRANA | DOMÁCI | ZAHRANIČÍ | SPORT | BYZNYS | ZDRAVÍ | KULTURA | LIDÉ | MÉDIA | AUTA | VĚDA | RELAX ▼ | NÁZORY

HOROSKOPY | STAVÍME DŮM | BYDLENÍ | **CESTOVÁNÍ** | APETTIT | MÓDA A STYL | ZÁBAVA | DOMÁCI MAZLIČCI | POČÍTAČOVÉ HRY | ZNALOSTNÍ TESTY

Hlavní strana > Relax > Cestování > Cykloturistika

Cyklisti si oblíbili přepravu kol vlakem

27.05.2009 11:09

To se mi líbí

Milovníci jízdních kol si oblíbili během svých tras využívat i vlakové dopravy. Jen za duben letošního roku přepravily vlaky Českých drah 113 513 jízdních kol. Za celý loňský rok přitom cyklisti vlakem převezli "pouze" přes 350 tisíc kol.



Oproti loňskému dubnu tak dráhy registrují o 400 procent více cestujících s kolem. "V dubnu loňského roku to bylo jen 30 128 cyklistů," uvedl tiskový mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Takzvané cyklovozy jsou v provozu celoročně a dráhy vypravují denně téměř 3 500 vlaků se zvýšenou kapacitou pro přepravu jízdních kol. "Především z kapacitních důvodů je potřeba ve většině vlaků SuperCity, EuroCity a InterCity zakoupit povinnou rezervaci pro přepravu kola.

Vědci varují

Přesčas a práce dlouho do noci zabijí



Pánské časopisy

Nesvléknu se, odmítla tenistka nabídku



Svéráz Řiha

S Haškem se nesnesl, Rusko ho zbožňuje



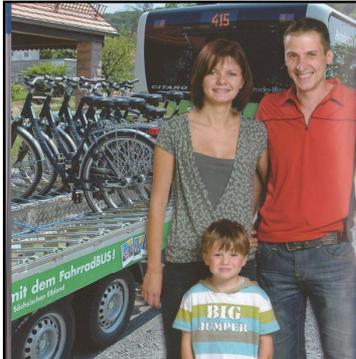
NEJČTENĚJŠÍ

[24 hodin](#) 3 dny 7 dní

04.04 07:16
Peperoncino: Středomoří bez přirážky



04.04 17:26
Německá doga z Varšavy



Mit dem Fahrrad unterwegs

FahrradBUS

Die Fahrradmitnahme ist in S-Bahnen und Regionalzügen je nach Kapazität möglich. Von Ostern bis Ende Oktober sind am Wochenende und Feiertagen auf ausgewählten Strecken die VVO-FahrradBUSSE unterwegs. Routenvorschläge, Fahrzeiten und alle sonstigen Infos finden Sie unter www.vvo-fahrradbus.de.

Ihr Ticket
Das kostet der Transport Ihres Fahrrads am Tag:

- Sie haben eine Tageskarte für eine oder zwei benachbarte Tarifzonen, dann wählen Sie eine ermäßigte Einzelfahrt für 1 Preisstufe: **1,30 EUR** pro Fahrrad/Tag
- Sie haben eine Tageskarte für den Verbundraum oder eine Kleingruppenkarte, dann wählen Sie eine ermäßigte Einzelfahrt für 2 Preisstufen: **2,50 EUR** pro Fahrrad/Tag

www.vvo-fahrradbus.de



Richtig abfahren mit dem FahrradBUS 2010





FahrradBUS

www.vvo-fahrradbus.de

einfach umsteigen

Zug S Tram BUS E

VVO



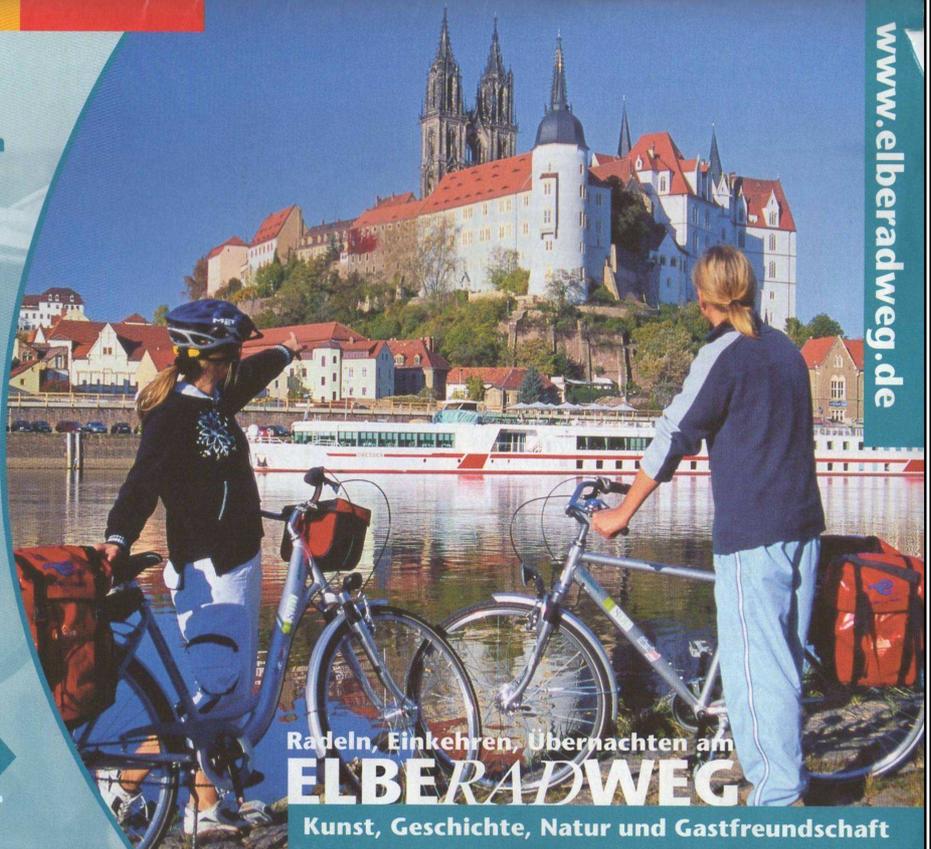
Nr. 5: Fahrradtransportmöglichkeiten

Radfreundliche
Unterkünfte zwischen
Cuxhaven/
Brunsbüttel und
Schöna/Schmilka



← 860 km →

Ihr kostenloses Exemplar zum Mitnehmen



www.elberadweg.de

Radeln, Einkehren, Übernachten am
ELBERADWEG

Kunst, Geschichte, Natur und Gastfreundschaft

Heidenau ...6 km... Pirna ...14 km... Königstein ...6 km... Bad Schandau ...8 km... Schöna/Schmilka

← 34 km →



58 Kartenabschnitt O

Fahrradfreundliche Unterkünfte Heidenau – Schöna/Schmilka

Heidenau Barockgarten Großsedlitz **Pirna** Stadtmuseum, historisches Stadtzentrum, St.-Marien-Kirche, Geibelbad Naundorf Robert-Sterl-Haus **Stadt Wehlen** Heimatmuseum und Pflanzengarten, Radfahrerkerche **Kurort Rathen** Amselsee, Felsenbühne Rathen, Bastei, Felsenburg Neurathen **Königstein** Festung Königstein (größte Bergfestung Europas auf einem Tafelberg) **Bad Schandau** Nationalparkhaus, Personenaufzug nach Ostrau, Toskana-Therme, Kinnitzschtalbahn in den Nationalpark, vom Kinnitzschtal auf markierten Radwegen durch die Felsregion der hinteren Sächsischen Schweiz **Krippen** Friedrich-Gottlob-Keller-Gedenkstätte und Holzschliffmuseum **Schmilka** Schrammsteinaussicht, Wassermühle, zentraler Einstieg zu den Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz **Hřensko** Wanderung zum Prebischtor (größtes Felsentor Europas)

01 Pension
»Villa Else«, ***
Kat. 1, 8 Betten,
☑, ☎, ☎,
Pirnaer Str. 39
01809 Heidenau,
Tel. 03529 523968,
Entfernung ☎ 0 km,
Lage: le

02 Copitzer Elbecafé
Kat. 1, 8 Betten,
☑, ☎, ☎,
Hauptplatz 13,
01796 Pirna,
Tel. 03501 470555,
Entfernung ☎ 0 km,
Lage: re

03 Ferienwohnung
Elbblick
Kat. 1, 4 Betten,
Oberleite 6,
01796 Pirna,
Tel. 0174 9221456,
Entfernung ☎ 0,1 km,
Lage: re

04 Waldcamping
Pirna-Copitz
Kat. 1, 56 Betten,
24 Zeltstellplätze,
Äußere Pillnitzer Str. 19,
01796 Pirna,
Tel. 03501 523773,
Entfernung ☎ 2,0 km,
Lage: re

REISEN

sz-exklusiv

Samstag, 11. September 2010
(Sächsische Zeitung)

Die beliebtesten Radwege

Radwege. Über 200 Fernwege gibt es zwischen der Ostsee und den Alpen. Die SZ stellt die besten vor.



Radfahren ist familientauglich: Auf Deutschlands beliebtesten Fahrradwegen sind auch viele Kinder unterwegs – wie hier in der Niederlausitz. Foto: dpa

Jeder fünfte Deutsche nutzt im Urlaub das Fahrrad. Grund genug, die Herbst-Spezial-Ausgabe des Reisemagazins dem Radfahren zu widmen. Über 200 Radfernwege existieren in Deutschland. Sie haben eine Länge von über 70000 Kilometern. Doch welcher ist der beste? Wo radeln Familien am sichersten? Wie finde ich die richtige Übernachtung? Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) gibt Auskunft, und die Deutsche Zentrale für Tourismus stellt 150 Radwege in ihrem Katalog „Deutschland per Rad entdecken“ vor.

Jedes Jahr kürt der ADFC die beliebtesten Radwege – 2010 wurden knapp 4000 Radler befragt. Der Elberadweg steht seit sechs Jahren unangefochten an der Spitze, 2010 wählten ihn 15 Prozent der Befragten. Wir stellen hier die Top Ten vor. Auf den folgenden Seiten finden Sie weitere Reportagen zum Thema Radfahren.

1. Elberadweg Strecke: Schmilka – Cuxhaven

Länge: 860 Kilometer

Etappen: 15 Etappen zwischen 33 und 85 Kilometern

Tipp: Bequemer radelt es sich von der Mündung stromaufwärts, so hat man den Wind meist im Rücken.

Verkehrsbelastung: vorwiegend autofrei

Fahrbahndecke: meist asphaltiert

Ausschilderung: Logo blaues, geschlungenes kleines „e“ mit Schriftzug Elbe

Profil: Außer auf dem Abschnitt Hitzacker–Geesthacht gibt es keine nennenswerten Höhenunterschiede.

Internet: www.radreise-wiki.de/Elbe

www.elberadweg.de

blaues-band.de/elbe/elberadweg/

Sächsische Zeitung, 11. September 2010

SCHAUFENSTER

Anzeige

Entspannung genießen



Floating – ein neuer Trend mit dem Zeug zum Klassiker. Während man in einigen Städten in so genannten Floating-Tanks allein im Dunkeln liegt, bietet die Spreewald Therme in Burg ...

UNSERE PARTNER



SCHLAGZEILEN DES TAGES

SACHSEN

DEUTSCHLAND

WELT

Er wollte helfen:

Autofahrer angefahren und getötet

Hartenstein:

Elfjähriges Mädchen bei Unfall verletzt

Chemnitz:

Auf dem Kaßberg sind die Waschbären los

Herstellung von Reinstsilicium:

Wacker erweitert die Produktion in Nünchritz

Feuer-Szenario:

Retter üben Notfall im Dresdner Schloss

Fotogalerien:

Bilder der (vergangenen) Woche

So lief der erste SZ-Trödelmarkt

Filmstarts der Woche | Auch das gibt's



Rozšíření cyklotras na území NP

Správa NP České Švýcarsko se po několika měsících úvah a diskusí odhodlala k dílčímu rozšíření sítě cyklotras. Důvodem tohoto kroku byla především snaha nabídnout příznivcům cykloturistiky alternativní trasy vedoucí mimo silnice a tím zvýšit bezpečnost cyklistů při pohybu v národním parku. Konkrétně budou od začátku letní sezóny k dispozici čtyři nové trasy v celkové délce 15 km. Délka cyklotras na území NP tak naroste na cca 63 km, což při rozloze 80 km² určitě není zanedbatelné číslo. Nové cyklotrasy budou návštěvníkům k dispozici na začátku letních prázdnin.

První nová cyklotrasa bude proznačena od autobusové zastávky Hřensko – Pravčická brána (jinak také nazývaná „Tři prameny“) po stávající žlutě značené turistické cestě do osady Mezná (tzv. Mlýnská cesta) a dále po silnici na Mezní Louku. Tuto trasu jistě rády využijí např. rodiny s malými dětmi, které se budou chtít vyhnout automobilovému provozu na státní silnici v úseku Hřensko - Mezní Louka. Pokud pojedou směrem od Hřenska, budou navíc při jízdě z Mezná na Mezní Louku odměněny jedním z nejkrásnějších pohledů na panorama masivu Křídelních stěn a další skalní stěny nad

Gabrielinou stezkou u Pravčické brány.

Další cyklotrasa bude začínat v Jetřichovicích a povede tzv. Haťovým dolem po stávající žlutě značené turistické cestě k lokalitě Na Tokání. Vyznačení této cyklotrasy bylo, na rozdíl od všech ostatních, motivováno snahou Správy NP zpřístupnit cykloturistům příjezdějícím z Jetřichovic atraktivní lokalitu v nitru národního parku, jejíž návštěvu je možné spojit také s kratšími pěšími vycházkami do okolí (Jetřichovické vyhlídky, Úzké schody) a s občerstvením v místních restauračních zařízeních.

Lze předpokládat vysoký zájem cyklistů o tuto novou trasu. Z tohoto důvodu upozorňuje Správa NP na místy nároč-

nější a méně přehledný terén (relativně prudká stoupání a klesání, ostré zatáčky) a souběh několika typů tras v této lokalitě. Všechny uživatele nové cyklotrasy žádáme o ohleduplný způsob jízdy, který neohrozí pěší návštěvníky!

Zbylé dvě nové cyklotrasy propojí lokalitu Na Tokání s Kyjovem (místní část Krásné Lípy). Trasy povedou po zpevněných cestách lesnatým a relativně členitým terénem a umožní vyhnout se nepřehledné silnici plné zatáček kopírující hranici národního parku v úseku Dolní Chřibská – Doubice – Kyjov.

Současné rozšíření sítě cyklotras bude na delší dobu zřejmě poslední, ovšem zdaleka tím neskončí snaha Správy NP o zvýšení komfortu cykloturistů v národním parku. V plánu je doplnění značení v terénu o barevné symboly zohledňující obtížnost tras, vydání aktualizované skládačky pro cykloturisty a instalace a obnova parkovacích stánek pro kola na vybraných místech.

Všem vyznavačům jízdy na kolech přejeme spoustu krásných zážitků při poznávání krás národním parku.

Richard Nagel





KVALIFIKACE

[Španělský bod?](#)
[Malý zázrak](#)



OBRAZEM:

[Podívejte se co se děje na Děčínsku](#)



SČÍTÁNÍ LIDU

[Rozhodný okamžik dnešní půlnoc](#)

[Úvod](#) [Zprávy](#) [Regiony](#) [Ekonomika](#) [Sport](#) [Miminka](#) [Kultura](#) [Bydlení](#) [Cestování](#) [Auto](#) [Zdraví](#) [Bulvár](#)

FOTO: Národní park otevírá nové cyklotrasy

České Švýcarsko – Celkem správa parku pro cykloturistiku vyhradila čtyři nové úseky cyklotras o délce asi patnáct kilometrů.



Autor:

[Alice Klaubenschalková](#)| [Sdílet](#)20x [3.7.2010 12:04](#) aktualizováno [3.7.2010 21:18](#)[Diskutovat \(0\)](#)

Zhruba patnáct kilometrů nových cyklostezek mají k dispozici milovníci cykloturistiky v Národním parku České Švýcarsko. Jeho ředitel Pavel Benda v sobotu ráno slavnostně přestříhl pásku jedné z nich a pak se společně s dalšími účastníky aktu mohl vydat na cyklotúru.

„Nové cesty jsme vybrali tak, aby cyklisté měli alternativu k pátešní silnici vedoucí národním parkem a po jeho obvodu,“ řekl Benda. Doplnil, že cyklisté teď mohou využít vyznačených cest po obvodu národního parku a zvolit tak příjemnější i bezpečnější cestu lesem.

Celkem správa parku pro cykloturistiku vyhradila čtyři nové úseky cyklotras o délce asi patnáct kilometrů. První úsek nesoucí označení 21A spojuje Mezní Louku s křižovatkou Tři prameny přes Meznou. Další tři úseky spojují Jetřichovice s turisticky oblíbenou lokalitou Na Tokání, odtud se cyklisté nově dostanou k lokalitě První brána nad obcí Doubice. Posledním úsekem pak je spojovací cesta od První brány k obci Kyjov u Krásné Lípy. Tyto tři úseky jsou jednotně označeny číslem 3076.

„Cyklotrasy v Národním parku České Švýcarsko mají převážně terénní charakter, jedná se obvykle o cesty s pevným, nikoli však asfaltovým povrchem. Proto jsou vhodné především pro trekkingová nebo horská kola,“ řekl Pavel Svoboda, vedoucí oddělení stráže přírody Národního parku České Švýcarsko. Upozornil, že kromě vhodných kol by k výbavě každého cyklisty měla vedle přilby i značná dávka obezřetnosti. „Cyklisté by měli být opatrní a nepřeceňovat vlastní síly, kvůli členitému terénu mohou být stoupání velmi dlouhá či prudká. Rozhodně není ostudou z kola sesednout a překonat obtížné úseky pěšky,“ dodal Svoboda.

V národních parcích České republiky mohou cyklisté využívat pouze tras, které jsou pro cyklistiku vyhrazeny. Doposud měli cyklisté v Národním parku České Švýcarsko k dispozici asi čtyřicet kilometrů tras, po úpravě této sítě jejich délka vzrostla na pětadesát. Striktnější pravidla pro provozování cyklistiky v národních parcích vyplývají ze zákona o ochraně přírody a krajiny.

„Jedním z nejvýznamnějších problémů národních parků obecně je masovost turismu, to je také jeden z důvodů, proč zákon povoluje jízdu na kolech jen po vyhrazených trasách,“ uvedl Pavel Svoboda. Návštěvníky nabádá ke vzájemné toleranci: „Je také důležité uvědomit si, že cyklotrasy nejsou navzdory označení určeny jednoúčelově pro jednu skupinu návštěvníků, řadu z nich využívají kromě cyklistů jak pěší turisté, tak i jezdci na koních. Aby vyznavači těchto rozličných forem turistiky měli z návštěvy národního parku hezký zážitek, musí se trochu uskromnit a ponechat prostor i pro ostatní návštěvníky.“

[Házeli lidé z Pov](#)

Moje Děčínsko

[Svatava míří do](#)

Moje Děčínsko

[Šluknov chce az](#)

Moje Děčínsko

[Strážníci v Děčín](#)

Moje Děčínsko



BK Děčín vybírají nového maskota
Hlasujte



Na zdravce vás naučí první pomoc
FOTO, ČTĚTE



Nejúspěšnější sportovec roku
Čtete

