

Die radtouristische Wertschöpfung des Elberadwegs

Eine Wertschöpfungsanalyse zur Ermittlung der vom Radtourismus am Elberadweg
für die Region Prignitz ausgehenden wirtschaftlichen Effekte

Von

Katharina Öhlschläger

23/2008

Working Paper on Management in Environmental Planning 23/2008
Arbeitspapiere zum Management in der Umweltplanung 23/2008

Contact: Katharina Öhlschläger
katharinaoehlschlaeger@hotmail.com

ABSTRACT/ ZUSAMMENFASSUNG

Added value generated by bicycle tourism on the Elberadweg

An analysis of added value to identify the economic effects resulting from bicycle tourism on the Elberadweg in the Prignitz region

Bicycle tourism belongs to an important segment of tourism in Germany: According to the existing empirical research, bicycle tourists are higher-income earners, yielding higher expenditures. The demand for bicycle holidays in Germany is still growing. Especially in the newly-formed German states, bicycle tourism is considered to generate positive rural income and employment effects. However, up to now the dimensions of these economic effects of bicycle tourism for regions are not well known. By analysing added value, this paper estimates the economic effects resulting from bicycle tourism on the Elberadweg in the Prignitz region in the state of Brandenburg. As an important variable of the added value analysis, the volume of demand is derived based on two scenarios. Direct onsite counting of the bicycle tourists as well as official tourism statistics of the region provide the basis for the two scenarios. The results of the added value analysis indicate that the economic relevance of bicycle tourism on the Elberadweg in the Prignitz is currently comparatively low. These results have to be seen in the context of the infrastructural setting of this section of the Elberadweg. Compared to other empirical studies, the relatively modest number of accommodation facilities, restaurants, cafes and other shopping facilities for bicycle tourists account for the low expenditures and therefore the low added value generated.

Die radtouristische Wertschöpfung des Elberadwegs

Eine Wertschöpfungsanalyse zur Ermittlung der vom Radtourismus am Elberadweg für die Region Prignitz ausgehenden wirtschaftlichen Effekte

Der Fahrradtourismus gehört zu einem wichtigen Segment des Deutschlandtourismus: Laut verschiedener empirischer Untersuchungen zählen Fahrradtouristen zu den besser Verdienenden, ihre Ausgaben sind dementsprechend hoch. Die Nachfrage nach einem Urlaub mit dem Fahrrad ist in Deutschland noch immer steigend. Vor allem in den neuen Bundesländern wird diese Tourismusart als den Struktureffekt anregend eingeschätzt. Bislang ist jedoch unklar, in welcher Größenordnung sich die vom Fahrradtourismus für eine Region ausgehenden wirtschaftlichen Effekte tatsächlich bewegen. Im Rahmen dieses Beitrags werden anhand einer Wertschöpfungsanalyse die für die Region Prignitz aus dem Fahrradtourismus am Elberadweg entstehenden wirtschaftlichen Effekte berechnet. Das in die Analyse eingehende Nachfragevolumen wird in zwei Szenarien hergeleitet. Eine Frequenzzählung und die amtlichen Fremdenverkehrsstatistiken der Region dienen hierfür als Grundlage. Die Ergebnisse der für beide Szenarien durchgeführten Wertschöpfungsanalysen weisen darauf hin, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus am Elberadweg in der Prignitz als gering einzustufen ist. Genaue Aussagen zur Einordnung dieses Ergebnisses lassen sich jedoch nur im Zusammenhang mit der Kenntnis der infrastrukturellen Ausstattung dieses Abschnitts des Elberadwegs treffen. Wie aus vorangegangenen Untersuchungen hervorgeht, trägt am Elberadweg in der Prignitz die geringe Anzahl an Beherbergungsbetrieben, Gaststätten, Cafés und anderen Versorgungs- bzw. Einkaufsmöglichkeiten für Radtouristen zu den niedrigen Ausgaben und somit der geringen Wertschöpfung bei.

Keywords: Fahrradtourismus, (radtouristische) Wertschöpfung, Elberadweg, Prignitz

1. Einleitung

Der Fahrradtourismus gehört laut dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 zu den Wachstumsbranchen der deutschen Wirtschaft (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) 2002, S. 8). So gehen vorhandene empirische Untersuchungen aufgrund des Ausgabeverhaltens der Radtouristen davon aus, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen des Fahrradtourismus nicht zu unterschätzen sind. Dennoch ist unklar, in welcher Größenordnung sich die positiven wirtschaftlichen Effekte innerhalb einer Region bewegen (Steinecke, Hallerbach 1996, S. 13).

Ziel dieser Untersuchung ist es, am Beispiel des in der Region Prignitz verlaufenden Abschnitts des Fernradwegs Elberadweg aktuelle Erkenntnisse über die ökonomischen Effekte des Radtourismus zu präsentieren und die daraus resultierenden Implikationen für die Region Prignitz aufzuzeigen. Die Ergebnisse können darüber hinaus zu Vergleichen mit anderen, (rad)touristischen Wertschöpfungsanalysen herangezogen werden. Insgesamt trägt die Untersuchung zur Behebung des im Segment des Fahrradtourismus herrschenden Forschungsdefizits bei.

In Kapitel 2 wird die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrradtourismus für Deutschland aufgezeigt. Weiterhin werden das Untersuchungsgebiet und vorhandene Untersuchungen, die sich mit der radtouristischen Wertschöpfung beschäftigen, vorgestellt. Die Berechnung der vom Fahrradtourismus für die Prignitz ausgehenden wirtschaftlichen Effekte erfolgt in Kapitel 3. Im Einzelnen werden zunächst die Arbeitsschritte für die Durchführung der Wertschöpfungsanalyse erläutert. Weiterhin wird auf die Datenverfügbarkeit im Untersuchungsgebiet eingegangen und es wird dargestellt, wie das Nachfragevolumen hergeleitet wird. In einem kurzen Ausblick folgen Hinweise für zukünftige Untersuchungen von Fahrradtouristen. Abschließend wird die Bedeutung der Ergebnisse der Wertschöpfungsanalyse für die Region diskutiert.

Die Berechnung der vom Elberadweg für die Prignitz ausgehenden wirtschaftlichen Effekte ist ein Teil einer Grundlagenuntersuchung für die weiteren radtouristischen Entwicklungsmöglichkeiten des Elberadwegs in der Prignitz.¹ Im Rahmen dieser Untersuchung wurde auch eine Analyse der am Elberadweg in der Prignitz verkehrenden Radtouristen durchgeführt.²

¹ Vgl. Öhlschläger, K. (2007): Der Elberadweg – eine Chance für die Prignitz? Diplomarbeit. TU Berlin. unveröffentl.

² Vgl. Öhlschläger, K. (2007): Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Working Paper on Management in Environmental Planning 21/2007. TU Berlin.

2. Fahrradtourismus

2.1 Wirtschaftliche Bedeutung des Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus besitzt einen wachsenden Anteil am deutschen Gesamttourismus. Seit dem Jahr 2003 beläuft sich in Deutschland die Nachfrage nach einem Urlaub mit dem Rad auf 2 Millionen Personen, das Nachfragepotenzial wird als steigend eingeschätzt (Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (MW) 2006, S. 26). Der jährliche Umsatz aus dem Fahrradtourismus in Deutschland wird für das Jahr 2002 auf 5 Milliarden Euro geschätzt. Damit ist der Fahrradtourismus für den Tourismus in Deutschland zu einem wichtigen Standbein geworden. Im Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 wird der Fahrradtourismus als eine der Wachstumsbranchen der Wirtschaft in Deutschland bezeichnet (BMVBW 2002, S. 8).

Radreisen bedeutet „Qualitätstourismus“ (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) 1998, S. 2) und Radtouristen gelten heute als eine gut situierte Zielgruppe, die dazu bereit ist, für ein qualitatives Angebot entsprechend viel auszugeben (BMVBW 2002, S. 45). Für diese Tourismusform sprechen Argumente, wie eine bessere Auslastung bei Beherbergungsbetrieben und Gaststätten, die Entzerrung der Saison sowie die Gewinnung neuer und attraktiver Kundengruppen. Insbesondere für strukturschwache ländliche Regionen mit attraktiver Naturraumausstattung ist der Fahrradtourismus daher eine Chance zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung. Im Rahmen der Realisierung des so genannten D-Netzes³ wird der Fahrradtourismus daher vor allem in den neuen Bundesländern als den wirtschaftlichen Struktureffekt anregend propagiert. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geht davon aus, dass von dem D-Netz Anreize für Existenzgründer und den Ausbau des mittelständischen touristischen Angebots ausgehen (2002, S. 42).

Dem Radtourismus wird demnach eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung beigemessen, die bisher jedoch nicht ausreichend belegt werden konnte. Gründe hierfür sind einerseits, dass Wertschöpfungsanalysen bezogen auf den Radtourismus bisher kaum oder nur unvollständig durchgeführt worden sind. Andererseits können die spezifischen und regionsbezogenen Ergebnisse solcher Analysen nicht oder nur eingeschränkt auf andere Radreiseregionen oder Fernradwege übertragen werden (vgl. Miglbauer 1995, S. 347).

³ Das D-Netz stellt als Bundesradroutennetz die nach den Radfernwegen höchste Ebene der radtouristischen Infrastruktur in Deutschland dar. Es ist ein Netz von zwölf überregionalen touristisch genutzten Radfernwegen, die sich über ganz Deutschland erstrecken (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS 2006, S. 4).

2.2 Stand der Forschung

Bundesweit gibt es bislang keine Repräsentativuntersuchungen, welche sich mit dem Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor beschäftigen. Vorhandene Untersuchungen haben meist einen regionalen Bezug und beziehen Daten zum Ausgabeverhalten der Radtouristen aus empirischen Erhebungen, die vornehmlich der Charakterisierung der Zielgruppe dienen. Anhand des Ausgabeverhaltens der Probanden und mittels Frequenzzählungen oder auf Grundlage eines geschätzten Nachfragevolumens werden die aus dem Radtourismus resultierenden Bruttoumsätze errechnet. Eine weitergehende Analyse der Wertschöpfung erfolgt in diesen Studien jedoch nicht. Beispielhaft sind hier folgende Untersuchungen zu nennen: Die von Miglbauer und Schuller (1992) in den Jahren 1988 bis 1990 durchgeführte Analyse der Radtouristen an der Donau, die in Sachsen im Rahmen des Projekts „Profilierung des touristischen Angebots am Elberadweg in Sachsen“ im Jahr 2003 durchgeführte Studie *Evaluierung Elberadweg 2003* (Futour 2004) sowie die jährlich vom Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V. durchgeführte Erhebung der Radtouristen am Elberadweg in Sachsen-Anhalt.

Vor allem die für die Durchführung der Wertschöpfungsanalyse notwendige Bestimmung des Nachfragevolumens scheint ein generelles Problem zu sein. Am Elberadweg in Sachsen wurde zur Ermittlung des Nachfragevolumens eine Frequenzzählung durchgeführt. Die Erfassung der Radfahrer erfolgte an fünf Standorten über einen Zeitraum von zehn Tagen an denen je sieben Stunden gezählt wurde. Im Ergebnis wurden insgesamt 30.480 Radfahrer erfasst. Für die Berechnung der Ausgaben der Radtouristen am Elberadweg in Sachsen wurde diese Zahl auf 70.000 Radtouristen pro Jahr hochgerechnet (Futour 2004, S. 89). Für den in Sachsen-Anhalt verlaufenden Abschnitt des Elberadwegs wurde im Rahmen der Erhebung des Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V. (2005) die Zahl der Übernachtungen, vermutlich in Anlehnung an die Studie *Evaluierung Elberadweg 2003*, ebenfalls auf 70.000 pro Jahr geschätzt.

Eine vollständige Wertschöpfungsanalyse zur Bestimmung der Bedeutung des Fahrradtourismus wurde im Saarland durchgeführt. Problematisch war auch hier die Ermittlung des Nachfrageumfangs. Da nachfrageseitige Daten nicht zur Verfügung standen, wurden sie anhand von Schätzungen auf der Grundlage von Fremdenverkehrsstatistiken hergeleitet. Auf die durchschnittlichen Tagesausgaben der Radtouristen wurde ausgehend von den Tagesausgaben aller Übernachtungsgäste des Saarlands geschlossen. Auf Grundlage dieser Daten wurden die Umsatz-, Einkommens- und Beschäftigungseffekte annäherungsweise geschätzt. Im Ergebnis liegen die Bruttoumsätze aus dem Radtourismus in Saarland zwischen 22.31 und 24.49 Millionen Euro, 396 Personen sind in den verschiedenen Marktsegmenten des Fahrradtourismus beschäftigt (Sparkassenverband Saar, Saarländisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit 2005).

Explizit mit den radtouristisch bedingten wirtschaftlichen Effekten beschäftigt sich die IHK Potsdam: Im Land Brandenburg wurden durch die Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam (2003) und die Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg (LAG) (2004) bei Hotel- und Gastronomiebetrieben entlang der Radwanderwege in Brandenburg Umfragen durchgeführt. Sie dienten der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Radtourismus für das Land Brandenburg. Die Ergebnisse beider Umfragen machen deutlich, dass der Radtourismus sich für die touristischen Leistungsträger, wie Unterkünfte und Gaststätten, positiv ausgewirkt hat.⁴ Die Erhebungen der IHK Potsdam und der LAG belegen den Stellenwert des Marktsegments Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor für Brandenburg, lassen aber keine Rückschlüsse auf die einzelnen Regionen zu. Konkrete Zahlen, zum Beispiel, welche Umsätze für die befragten Unternehmen und die einzelnen Radreiseregionen entstanden, gehen nicht aus der Erhebung hervor.

2.3 Fahrradtourismus in der Prignitz

Der Elberadweg ist ein internationaler Radfernweg, der in Deutschland zwischen Schöna an der tschechischen Grenze und Cuxhaven an der Nordsee verläuft. Er ist als D-Route Teil des Radfernwege- und Bundesradroutennetzes Deutschlands. In den ADFC Radreiseanalysen der Jahre 2005 bis 2007 wurde er zum beliebtesten Radfernweg Deutschlands gewählt (ADFC 2005, 2006, 2007). In der Prignitz verläuft der Elberadweg zwischen Havelberg und Dömitz auf einer Länge von 89 km unmittelbar an der Elbe. Auf den Deichen der Elbe erschließt der Elberadweg den Radfahrern die als „Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg“ unter Schutz gestellte Flusslandschaft.

Das Untersuchungsgebiet, die Prignitz, ist eine ländlich geprägte Region im peripheren Nordwesten Brandenburgs. Sie zeichnet sich durch ihre Naturraumausstattung und ländliche Kultur aus. Charakteristisch für die Prignitz ist die Elbe, die sie im Südwesten begrenzt. Bedingt durch den nach der Wende einsetzenden Strukturwandel ist die Region durch hohe Arbeitslosigkeit und einem damit verbundenen Bevölkerungsrückgang geprägt. Aufgrund des

⁴ Zentrale Ergebnisse der Leistungsträgerbefragung der IHK sind, dass für die Mehrheit der befragten Unternehmen die Bedeutung des Angebotssegments Radfahren in den letzten fünf Jahren unter wirtschaftlichen Aspekten stark zugenommen hat. Über 40% gaben an, aufgrund der Zunahme des Radtourismus ein starkes oder etwas gestiegenes Arbeitskräftepotenzial zu haben. Der Radtourismus führte zudem bei fast allen Betrieben zu einer Zunahme der Übernachtungszahlen (2003). Die Untersuchung der LAG ergab ähnliche Ergebnisse: Die meisten der befragten Leistungsträger stufen den Radtourismus als bedeutendes wirtschaftliches Potenzial ein. Betriebe an bereits etablierten und gut ausgebauten Radwegen gingen sogar von einem starken Zuwachs der Gästezahlen aus. Im Vergleich zu den touristischen Leistungsträgern im Land Brandenburg insgesamt war die Stimmung in Bezug auf die Zahl der Arbeitskräfte bei den Leistungsträgern entlang der Radwege wesentlich besser. Sie konnten die Zahl ihrer Arbeitskräfte zum Teil erhöhen. Auch eine Zunahme der Übernachtungszahlen konnte wieder festgestellt werden (IHK 2004).

von der Elbe ausgehenden Landschaftspotenzials wird vor allem der Tourismus als eine alternative Entwicklungsmöglichkeit für die Prignitz betrachtet (Landesumweltamt Brandenburg (LUA) 2006, S. 14, vgl. auch LUA 2001, S. 153). Insbesondere für die Entwicklung des Fahrradtourismus werden, aufgrund des Verlaufs des Elberadwegs in der Region, die Voraussetzungen in der Prignitz als überaus günstig eingestuft (Gerstner 22.06.2006, mündl., Neumann 31.05.2006, mündl.). Unter den touristischen Nutzungsformen im Biosphärenreservat sind hinsichtlich Infrastruktur, Erschließungsmöglichkeiten und landschaftlicher Eignung die besten Voraussetzungen für den Fahrradtourismus vorhanden. Zudem lässt sich der Radtourismus als eine naturverträgliche Tourismusform gut mit den Zielen des Biosphärenreservats vereinen und ist, laut Landschaftsrahmenplan des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe-Brandenburg, zu fördern (Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg (MLUR) 2002, S. 24). In der Prignitz ist die Tourismusintensität trotz der günstigen Voraussetzungen für den Fahrradtourismus bisher insgesamt gering. Der Radtourismus hat nur eine geringe Wirkung auf die Region, denn der Elberadweg bildet derzeit den räumlichen Schwerpunkt der touristischen Nutzung der Region (LUA 2006, S. 14ff.).

3. Die Wertschöpfungsanalyse

3.1 Ziel und Vorgehen zur Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Übernachtungstourismus

Mit Hilfe von Wertschöpfungsanalysen können die wirtschaftlichen Effekte, die von spezifischen Angeboten ausgehen, quantifiziert werden (Bundesamt für Naturschutz (BfN) 2005, S. 31). Wertschöpfung bedeutet Einkommen und wird als Summe der Löhne, Gehälter und Gewinne dargestellt. Grundlage für die Berechnung sind das Nachfragevolumen und das Ausgabeverhalten der Touristen. Ziel der im Folgenden durchgeführten Analyse ist die Ermittlung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Radtourismus für die Region Prignitz.

Wertschöpfungsanalysen beinhalten zunächst die Berechnung der Brutto- und der Nettoumsätze. Direkt von den Ausgaben der Touristen ausgehende Einkommenswirkungen in den profitierenden Unternehmen werden in der ersten Umsatzstufe ermittelt. Indirekte Einkommenswirkungen, die durch die Inanspruchnahme von Vorleistungen entstehen, werden in der zweiten Umsatzstufe berücksichtigt. Auf der Basis der so gewonnenen Daten können die vom Radtourismus ausgehenden Beschäftigungsverhältnisse abgeschätzt werden. Die ein-

zelenen Schritte zur Berechnung der durch den Übernachtungstourismus⁵ entstehenden wirtschaftlichen Effekte werden in den folgenden Abschnitten erläutert (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif) 2002):

1. Schritt: Ermittlung der Bruttoumsätze

Der Bruttoumsatz ist Ausdruck der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus, er ist der Geldbetrag, der direkt in die Kassen der touristischen Betriebe fließt. Der Bruttoumsatz ergibt sich aus der Multiplikation der Anzahl der Übernachtungen bzw. der Aufenthaltstage pro Jahr mit den jeweiligen Tagesausgaben (Übernachtungen * Tagesausgaben = Bruttoumsatz). Die bedeutendsten Auswirkungen auf die Ausgaben der Übernachtungsgäste gehen von der gewählten Unterkunft aus. Die Verteilung der Übernachtungen nach Betriebsstrukturen bestimmt wesentlich die Ausgabenhöhe (dwif, 2002, S. 107). Daher sollte die Berechnung der Bruttoumsätze differenziert nach der Art der Unterkunft berechnet werden. Tagesausflügler müssen aus diesem Grund separat betrachtet werden. Die Gesamtschau der Bruttoumsätze ergibt sich aus der Addition der Bruttoumsätze der verschiedenen Besuchertypen.

2. Schritt: Ermittlung der Nettoumsätze

Die Nettoumsätze ergeben sich nach Abzug der Mehrwertsteuer von den Bruttoumsätzen (Bruttoumsatz – Mehrwertsteuer = Nettoumsatz). Je nach Branche bzw. Ausgabenart sind unterschiedliche Mehrwertsteuersätze zu beachten: Der vor 2007 bestehende normale Mehrwertsteuersatz von 16,00% (z. B. in der Gastronomie), der ermäßigte Steuersatz von 7,00% (z.B. für Lebensmittel, ÖPNV und Bücher) oder keine Mehrwertsteuer (z.B. für Privatquartiere, Jugendherbergen, Museen und Ausstellungen). Um die Nettoumsätze möglichst genau zu berechnen, muss demnach die Ausgabenstruktur⁶ der Gäste bekannt sein. Liegt diese nicht vor, kann alternativ auf die Untersuchungen des dwif (2002) zurückgegriffen werden. Entsprechend der Ausgabenstruktur der Gäste wurden durch das dwif, je nach Bundesland, verschiedene gemittelte Mehrwertsteuersätze ermittelt. Für Brandenburg wurde ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz von 10,42%⁷ errechnet (ebd., S. 139).

3. Schritt: Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe (EW1)

Das Umsatzvolumen des Tourismus sagt noch wenig über dessen Bedeutung als Wirtschaftsfaktor einer Region aus. Im dritten Schritt zur Berechnung der wirtschaftlichen Effekte durch den Tourismus sollen daher die direkten Einkommenswirkungen der vom Tourismus

⁵ Zum Übernachtungstourismus zählen alle inländischen Übernachtungen von Reisenden mit einem vorübergehenden Aufenthalt von bis zu zwei Monaten in gewerblichen oder nicht gewerblichen Betrieben (dwif 2002, S. 7).

⁶ Die Ausgabenstruktur gibt Auskunft darüber, wofür die Touristen ihr Geld im Einzelnen ausgeben. Das dwif (2002) unterscheidet folgende Ausgaben: Unterkunft, Verpflegung im Gastgewerbe, Einkauf, Freizeit/ Unterhaltung, lokaler Transport und sonstige Dienstleistungen.

⁷ Der Mehrwertsteuersatz bezieht sich auf das Jahr 2001.

profitierenden Unternehmen (erste Umsatzstufe) dargestellt werden. So genannte Wertschöpfungsquoten geben an, welcher Anteil des Nettoumsatzes (in %) unmittelbar zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen, also Einkommen, wird. Sie werden aus branchenspezifischen Betriebsvergleichen abgeleitet. Für verschiedene Ausgabearten gibt es unterschiedliche Wertschöpfungsquoten. In Deutschland liegt die Wertschöpfungsquote der Übernachtungsbetriebe bei durchschnittlich 38,00%. Dabei weisen die Privatunterkünfte die höchsten Wertschöpfungsquoten von bis zu 80,00% auf. Sie tragen demnach am meisten zu regionalen Wertschöpfungsquoten bei (Kah 2004, S. 23 f.). Die Wertschöpfungsquoten ergeben sich daher aus der Ausgabenstruktur und den Gegebenheiten im jeweiligen Untersuchungsgebiet. Ist eine Differenzierung der Ausgaben nicht möglich, kann mit den vom dwif ermittelten durchschnittlichen Wertschöpfungsquoten gearbeitet werden. In Brandenburg liegt diese durchschnittliche Wertschöpfungsquote bei 42,08%, das heißt, 42,08% des Nettoumsatzes wird zu Einkommen (2002, S. 145). Im Rahmen der ersten Umsatzstufe (EW1) werden also alle Einkommenswirkungen berücksichtigt, die von den Ausgaben der Übernachtungsgäste direkt ausgehen. Die EW1 errechnet sich durch die Multiplikation des Nettoumsatzes mit der Wertschöpfungsquote (Nettoumsatz * Wertschöpfungsquote = EW1).

4. Schritt: Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe (EW2)

Die direkten Ausgaben der Übernachtungsgäste werden nur teilweise zu Einkommen. Die verbleibende Differenz zwischen Nettoumsatz und Einkommen der ersten Umsatzstufe wird für Vorleistungen⁸ der touristischen Dienstleistungsqualität verwendet. Im Folgenden werden die durch die Vorleistungen entstehenden Einkommenswirkungen und so genannten indirekten Einkommenswirkungen der zweiten Umsatzstufe ermittelt. Vorleistungen, welche von den touristischen Betrieben in Anspruch genommen werden, müssen, zur Bestimmung des geschaffenen Mehrwerts eines Betriebes, vom Nettoumsatz abgezogen werden ((Nettoumsatz – EW1) * Wertschöpfungsquote = EW2). Es wird für alle Bundesländer eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von 30,00% zugrunde gelegt, da die Vorleistungsverflechtungen nicht im Detail nachzuvollziehen sind (dwif 2002, S. 147).

5. Schritt: Einkommenswirkungen insgesamt

Die gesamten touristischen Einkommenswirkungen werden durch Addition der Werte für die erste und zweite Umsatzstufe berechnet (EW1 + EW2 = touristischer Einkommensbeitrag). Sie werden als Gesamt-Nettowertschöpfung bezeichnet.

6. Schritt: Ermittlung der Beschäftigungseffekte

Die Zahl der Arbeitsplätze im Tourismus kann ohne umfangreiche Primärerhebungen nicht ermittelt werden. Daher werden oft Beschäftigungsäquivalente ausgewiesen. Das zuvor be-

⁸ Zu den Vorleistungen zählen z. B. die Zulieferung von Waren, die Bereitstellung von Dienstleistungen und Investitionen zur Substanzerhaltung.

rechnete touristische Einkommen (erste und zweite Umsatzstufe) wird durch das durchschnittliche Volkseinkommen pro Einwohner im Untersuchungsgebiet dividiert ((EW1 + EW2) : durchschnittliches Volkseinkommen (VE) je Einwohner = Beschäftigungsäquivalent).⁹ Das Volkseinkommen wird vom statistischen Bundesamt nur für Deutschland insgesamt berechnet, für einzelne Bundesländer liegen keine Angaben vor. Zur Darstellung des Volkseinkommens auf Länderebene muss daher eine Hilfsrechnung herangezogen werden: Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil des Volkseinkommens am Bruttoinlandsprodukt bei 74,10% (dwif 2002, S. 149). Dieser Anteilswert von 74,10% wird auf das Bruttoinlandsprodukt der Bundesländer bzw. der Landkreise übertragen. Im Jahr 2004¹⁰ betrug das Bruttoinlandsprodukt der Prignitz 1,497 Mrd. € (MW 2006, S. 17). Daraus ergibt sich für den Landkreis Prignitz ein Volkseinkommen von 1,109 Mrd. €. Die Zahl der Einwohner im Jahr 2004 betrug 88.793 (ebd.). Daraus ergibt sich ein durchschnittliches Volkseinkommen je Beschäftigtem im Untersuchungsgebiet von 12.493 € pro Jahr. Die so ermittelte fiktive Zahl an Personen (inklusive Nichterwerbstätiger und mit zu versorgende Haushaltsmitglieder), die mit dem Tourismus ihren Lebensunterhalt verdienen können, entspricht allerdings nicht dem tatsächlichen Beschäftigungsumfang. In Realität sind weit mehr Beschäftigte vom Tourismus abhängig, weil viele Arbeitskräfte nur anteilig vom Tourismus leben, zum Beispiel nur saisonal oder in Teilzeit beschäftigt sind. Der Tourismus hat daher einen höheren Stellenwert, als dies aus dem Beschäftigungsäquivalent an Vollarbeitsplätzen abzuleiten ist (dwif 2002, S. 162 f.).

3.2 Datenverfügbarkeit im Untersuchungsgebiet

Die folgende Tabelle gibt die für die einzelnen Schritte der Wertschöpfungsanalyse erforderlichen Daten wider. Es wird ebenfalls dargestellt, wie es sich mit der Datenlage im Untersuchungsgebiet verhält. Daten zum Ausgabeverhalten der Radfahrer am brandenburgischen Abschnitt des Elberadwegs wurden im Rahmen der Diplomarbeit in einer Besucherumfrage erhoben.¹¹

⁹ Würde man das durchschnittliche Volkseinkommen je Erwerbstätigen heranziehen, würde man ein so genanntes Erwerbstätigenäquivalent errechnen, welches jedoch nur ungefähr halb so groß wäre (BfN 2005, S. 39).

¹⁰ Für die Jahre nach 2004 liegen bisher keine Angaben zum Bruttoinlandsprodukt des Landkreises Prignitz vor.

¹¹ Die Umfrage wurde im Zeitraum vom 15. Mai bis zum 11. Oktober 2006 durchgeführt (vgl. Öhlschläger 2008).

Tabelle 1: Darstellung der für die Wertschöpfungsanalyse erforderlichen Daten und die Datenlage im Untersuchungsgebiet

Schritte	Datenlage
1. Schritt: Ermittlung der Bruttoumsätze	
Anzahl der Übernachtungen von Radtouristen am Elberadweg in der Prignitz pro Jahr	unbekannt, siehe Kapitel 3.3
Anzahl der Tagesausflügler am Elberadweg in der Prignitz pro Jahr	unbekannt, siehe Kapitel 3.3
Durchschnittliche Tagesausgaben (inklusive Übernachtungskosten) der Radtouristen	61,38 € ¹² (Ergebnis der Besucherumfrage)
Durchschnittliche Tagesausgaben der Tagesausflügler	22,08 € ¹³ (Ergebnis der Besucherumfrage)
2. Schritt: Ermittlung der Nettoumsätze	
Bruttoumsatz	Siehe Ergebnis Schritt 1
Durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz in Brandenburg	10,42%
3. Schritt: Einkommenswirkung der 1. Umsatzstufe	
Nettoumsatz	Siehe Ergebnis Schritt 2
Durchschnittliche Wertschöpfungsquote in Brandenburg	42,08%
4. Schritt: Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe	
Nettoumsatz	Siehe Ergebnis Schritt 2
EW1	Siehe Ergebnis Schritt 3
Durchschnittliche Wertschöpfungsquote	30,00%
5. Schritt: Einkommenswirkungen insgesamt	
EW1	Siehe Ergebnis Schritt 3
EW2	Siehe Ergebnis Schritt 4
6. Schritt: Ermittlung der Beschäftigungseffekte	
EW1	Siehe Ergebnis Schritt 3
EW2	Siehe Ergebnis Schritt 4
Durchschnittliches Volkseinkommen (VE) je Beschäftigtem	12.493 €

Quelle: Eigene Berechnung

Tabelle 1 zeigt, dass eine der wichtigsten Größen zur Berechnung der ökonomischen Effekte, die Anzahl der Übernachtungen der Radtouristen bzw. die Aufenthaltstage der Tagesausflügler, unbekannt ist. Im Folgenden wird dargestellt, wie diese beiden Größen hergeleitet werden.

¹² Die durchschnittlichen Ausgaben der Radtouristen für die Übernachtung liegt nach den Ergebnissen der Besucherumfrage bei 35,72 €, die durchschnittlichen Tagesausgaben bei 25,66 €

¹³ In der Umfrage wurden Tagesausflügler, die Bewohner der Region sind und Tagesausflügler, die sich als Urlauber in der Region aufhalten, unterschieden. Die Ausgaben letztgenannter für die Übernachtung sind in den Tagesausgaben nicht enthalten. Die durchschnittlichen Tagesausgaben der Tagesausflügler aus der Region liegen bei 20,18 €, die der Tagesausflügler vom Urlaubsort bei 23,98 €. Der in Tabelle 1 dargestellte Betrag bezieht sich auf die Tagesausflügler insgesamt (Tagesausflügler aus der Region und Tagesausflügler vom Urlaubsort).

3.3 Herleitung unbekannter Daten

Die Ermittlung der Gesamtzahl der Touristen (sowohl Tagesausflügler als auch Übernachtungsgäste) ist generell als eine kritische Größe anzusehen, da Zielgebietsanalysen dem Nachteil unterliegen, dass die Grundgesamtheit unbekannt ist (BfN 2005, S. 32). So ist auch, wie aus Tabelle 1 hervorgeht, die Gesamtzahl der radtouristisch bedingten Aufenthaltstage bzw. Übernachtungen am Elberadweg in der Prignitz unbekannt. Diese Größe muss deshalb aus anderen Quellen abgeleitet werden. Zunächst wurde dabei versucht, vergleichbare Untersuchungen zum Radtourismus an Radfernwegen heranzuziehen, um Anhaltspunkte für die Frequentierung von Radfernwegen zu erhalten.

Am Elberadweg in Sachsen wurde zur Ermittlung des Nachfragevolumens eine Frequenzzählung durchgeführt (Futour 2004). Die Zahl der Radler im brandenburgischen Abschnitt des Elberadwegs ist jedoch wesentlich geringer als in Sachsen. Dies verdeutlicht die wesentlich höhere stündliche Frequenz in Sachsen: In Riesa, dem Zählstandort mit der niedrigsten stündlichen Frequenz, wurden 24 Radler pro Stunde gezählt. Wesentlich höher lag die höchste, in Dresden ermittelte Stundenfrequenz von 211 Radlern pro Stunde (ebd., S. 13). Sie liegt damit circa 16-mal höher als die am Elberadweg in der Prignitz ermittelte Zahl von rund 13 Radlern pro Stunde. Vor diesem Hintergrund sind die Daten vom Elberadweg in Sachsen nicht auf die Situation in der Prignitz übertragbar. Wie in Kapitel 2.2 dargestellt, wurden auch in Sachsen-Anhalt und im Saarland das Nachfragevolumen nur geschätzt bzw. auf der Grundlage von Fremdenverkehrsstatistiken hergeleitet.

Aufgrund der insgesamt schlechten Datenlage bezüglich des Nachfragevolumens an Radfernwegen als auch an anderen Abschnitten des Elberadwegs wurden andere Untersuchungen nicht zur Bestimmung des Nachfragevolumens am Elberadweg in der Prignitz herangezogen. Vielmehr werden zwei andere Ansätze verfolgt: Die Herleitung der Zahl der radtouristisch bedingten Übernachtungen bzw. Aufenthaltstage anhand der amtlichen Fremdenverkehrsstatistiken der Reiseregion Prignitz und einer im Rahmen der Diplomarbeit durchgeführten Frequenzzählung. Die beiden Quellen zur Herleitung der Anzahl der Übernachtungen der Radtouristen bzw. der Anzahl der Tagesausflügler werden im Folgenden ausführlich dargestellt.

1. Ansatz: Amtliche Fremdenverkehrsstatistiken

Zunächst liegt es nahe, die amtliche Fremdenverkehrsstatistik zur Ermittlung des Nachfragevolumens heranzuziehen. Spezielle Aussagen zu Radfahrern liegen dort allerdings nicht vor. Die folgenden Daten werden genutzt:

Tabelle 2: Ermittlung der radtouristisch bedingten Übernachtungen bzw. Aufenthaltstage in der Prignitz anhand der amtlichen Fremdenverkehrsstatistiken

Daten auf Reisegebietsebene (Jahr 2001/02)	
Anteil der Gäste des Reisegebiets Prignitz, die laut permanenter Gästebefragung ¹⁴ einen Aktivurlaub unternehmen (Fineis Institut 2001/02, zit. n. Prignitzforum, online)	15,00%
Annahme, dass 10,00% der Gäste der Prignitz innerhalb des Segments Aktivurlaub Rad fahren	10,00%
Daten auf Ämterebene (Jahr 2005)	
Ankünfte im Amt Bad Wilsnack/Weisen (Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg 2004 zit. n. Prignitzforum, online)	17.414
Ankünfte im Amt Lenzen-Elbtalau (ebd.)	14.463
Ankünfte im Amt Wittenberge-Stadt (ebd.)	14.060
Anzahl der Ankünfte in den drei Ämtern insgesamt	45.937
Anzahl der Ankünfte in den 3 Ämtern insgesamt, davon angenommene 10,00% Radfahrer aus den Aktivurlaubern	4.594
Anzahl der Radtouristen, die zweimal in der Prignitz übernachteten (4.594 Ankünfte von Radtouristen * Anteil der Radler, die laut der Besucherumfrage zweimal in der Prignitz übernachteten (31,40%))	1.443
4.594 Ankünfte + Anzahl der Radtouristen, die zweimal in der Prignitz übernachteten (1.443)	6.037 Übernachtungen
Anteil der Tagesausflügler (laut Besucherumfrage 15,00%) an den 4.594 Ankünften	689 Tagesausflügler

Quelle: Eigene Berechnung

Einen wichtigen Anhaltspunkt zur Bestimmung des Nachfragevolumens liefert die permanente Gästebefragung, laut der 15,00% der Gäste der Prignitz im Jahr 2001/02 so genannte Aktivurlauber waren. Problematisch ist bei dieser Größe jedoch, dass zum Aktivurlaub neben dem Radfahren auch andere Aktivitäten zählen und nicht bekannt ist, wie hoch der Anteil des Radfahrens an den 15,00% ist. Vermutlich kann jedoch der größte Anteil der 15,00% dem Radfahren zugeordnet werden, da die Rahmenbedingungen für andere sportliche Aktivitäten im Untersuchungsgebiet vergleichsweise schlecht ausgeprägt sind und das Radwandern die wichtigste Aktivität der Gäste der Prignitz ist (LUA 2006, S. 15). Vor diesem Hintergrund wird angenommen, dass der Radtourismus mit 10,00% den Hauptteil des Aktivurlaubs ausmacht.

Auf Ämterebene liegen unter anderem Zahlen zu den pro Jahr registrierten Ankünften in der Prignitz vor. Insbesondere die Daten aus den drei Ämtern Wittenberge-Stadt, Bad Wilsnack/

¹⁴ Die permanente Gästebefragung wird alle fünf bis sechs Jahre durchgeführt. Die Daten für die aktuelle permanente Gästebefragung 2007 stehen zurzeit noch nicht zur Verfügung.

Weisen und Lenzen-Elbtalau sind relevant, da der Elberadweg innerhalb dieser Ämter verläuft. Aufgrund ihres Bezugsraumes sind sie eher zur Ableitung der Übernachtungszahlen der Radler am Elberadweg geeignet als die Zahlen auf Landkreis- oder Reisegebietsebene. Die Ankünfte entsprechen der Zahl der Gästeanmeldungen in Beherbergungsbetrieben und damit nur einer Übernachtung in dem jeweiligen Amt. Zur Berechnung der wirtschaftlichen Effekte ist die Zahl der Ankünfte daher besser geeignet als die Übernachtungszahlen, da diese nur die Anzahl der Übernachtungen pro Jahr insgesamt angeben. Die Ankünfte in den drei Ämtern wurden zunächst addiert. Es können jedoch nicht alle Ankünfte in den drei Ämtern auf den Radtourismus zurückgeführt werden. Geht man davon aus, dass von 15,00% Aktivurlaubern 10,00% auf Radfahrer zurückzuführen sind, reduziert sich die Zahl der Ankünfte in den drei Ämtern von 45.937 auf 4.594. Das bedeutet, 4.594 Radtouristen übernachten einmal in einem der drei Ämter. Die Auswertung der Besucherumfrage ergab jedoch, dass rund ein Drittel (31,40%) der Radtouristen zweimal in der Prignitz übernachteten. Die Zahl der Radtouristen, die einmal übernachteten, wird dementsprechend mit 31,40% multipliziert und anschließend mit den 4.594 Radtouristen addiert. Dies ergibt 6.037 Übernachtungen von Radtouristen pro Jahr.

Weiterhin muss die Anzahl der Tagesausflügler pro Jahr ermittelt werden. Im Rahmen der Besucherumfrage wurden die Anteile der verschiedenen Besuchertypen analysiert. Demnach sind 85,00% der Probanden Radtouristen und 15,00% Tagesausflügler. Die 4.594 Ankünfte entsprechen den 85,00% Radtouristen, die Zahl der Tagesausflügler beläuft sich dementsprechend auf 689. Diese auf Ämterebene hergeleiteten Daten zum Nachfragevolumen geben den unteren Rahmen der Schätzung vor.

2. Ansatz: Eigene Erhebungen

Die neben der amtlichen Statistik für die Schätzung der Besucherzahlen am ehesten geeignete Quelle ist die durchgeführte Frequenzzählung.¹⁵ Sie enthält sowohl Radtouristen als auch Tagesausflügler.

¹⁵ Insgesamt wurden an 15 Tagen 579 Radfahrer gezählt. Die frequenzstärksten Tage waren Samstag, der 22. Juli 2006 und Sonntag, der 23. Juli 2006. An diesen beiden Tagen wurden innerhalb von 9,5 bzw. 11,5 Stunden jeweils 129 Radfahrer gezählt. An den Tagen des ersten Erhebungszeitraums, von Freitag, dem 21. Juli 2006 bis Dienstag, dem 25. Juli 2006 wurden pro Stunde 11 Personen gezählt. Die Zählung im August fiel auf die Sommerferien. Es wurden 15 Radfahrer pro Stunde gezählt, obwohl kein Wochenende im Erhebungszeitraum lag. Nach den Sommerferien, im September, wurden mit 10 Personen pro Stunde deutlich weniger Radler erfasst.

Tabelle 3: Ermittlung der radtouristisch bedingten Übernachtungen bzw. Aufenthaltstage in der Prignitz anhand eigener Erhebungen

Frequenzzählung (Jahr 2006)	
Durchschnittliche Anzahl der Radler pro Stunde bezogen auf alle Zähltag	12,67 Radfahrer/Stunde
-> hochgerechnet auf einen Tag mit 9 Stunden	114 Radfahrer /Tag
-> hochgerechnet auf die Monate Mai, Juni, Juli, August, September, Oktober (= 184 Tage)	20.976 Radfahrer /Saison (Jahr)
Differenzierung der 20.976 Radfahrer /Saison (Jahr) nach Besuchertypen	
85,00% Radtouristen	17.830 Radtouristen
Anzahl der Radtouristen, die zweimal in der Prignitz übernachteten (17.830 Radtouristen/ Saison * Anteil der Radler, die laut der Besucherumfrage zweimal in der Prignitz übernachteten (31,40%))	5.599 Übernachtungen
17.830 Radtouristen + Anzahl der Radtouristen, die zweimal in der Prignitz übernachteten (5.599)	23.429 Übernachtungen
Anteil der Tagesausflügler (laut Besucherumfrage 15,00%) an den 20.976 Radfahrern/ Saison	3.146 Tagesausflügler

Quelle: Eigene Berechnung

Zur Berechnung der Anzahl der Radler pro Jahr wurde zunächst unter Einbezug aller Zähltag ein stündlicher Durchschnitt der gezählten Radler gebildet. Der Stundenquerschnitt wurde anschließend auf einen Tag mit neun Stunden und eine Radlersaison extrapoliert. Bei dieser Vorgehensweise wird angenommen, dass die Saison während aller Monate gleichmäßig verläuft und damit die Auslastung während der ganzen Zeit konstant ist. Ob dies tatsächlich den realen Gegebenheiten entspricht, kann nicht beurteilt werden. Die ermittelte Zahl an Radfahrern pro Jahr wird entsprechend dem Vorgehen bei den amtlichen Daten nach den beiden Besuchertypen differenziert. Die Zahl von 23.429 Übernachtungen und 3.146 Tagesausflüglern pro Jahr stellt den oberen Schätzungsrahmen des Nachfragevolumens dar.

3.4 Berechnung der radtouristisch bedingten wirtschaftlichen Effekte in der Prignitz

Im anschließenden Abschnitt wird der in Kapitel 3.1 erläuterte Rechenweg angewendet, um die radtouristisch bedingten wirtschaftlichen Effekte in der Prignitz mit Hilfe zweier Szenarien zu ermitteln. Den Szenarien liegen die zuvor hergeleiteten Daten zum Nachfragevolumen zugrunde. Demnach ergaben sich folgende Rahmendaten:

Tabelle 4: Zusammenschau der geschätzten Daten**Oberer Schätzungsrahmen (Frequenzzählung)**

23.429 Übernachtungen

3.146 Tagesausflügler

Unterer Schätzungsrahmen (Amtliche Fremdenverkehrsstatistiken)

6.037 Übernachtungen

689 Tagesausflügler

Die Differenz zwischen dem oberen und dem unteren Schätzungsrahmen ist relativ groß. Diese Tatsache verdeutlicht das aus der Datenverfügbarkeit resultierende Problem der Bestimmung des Nachfragevolumens.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der einzelnen Schritte der Wertschöpfungsanalyse für den oberen und den unteren Schätzungsrahmen.

Tabelle 5: Wertschöpfungsanalyse

	Oberer Schätzungsrahmen		Unterer Schätzungsrahmen	
1. Schritt: Übernachtungen * Tagesausgaben = Bruttoumsatz				
	Radtouristen	Tagesausflügler	Radtouristen	Tagesausflügler
Übernachtungen/ Anzahl	23.429	3.146	6.037	689
Ø Tagesausgaben	61,38 €	22,08 €	61,38 €	22,08 €
Bruttoumsatz	1.438.072 €	69.464 €	370.551 €	15.213 €
Bruttoumsatz insgesamt	1.507.536 €		385.763 €	
2. Schritt: Bruttoumsatz – Mehrwertsteuer = Nettoumsatz				
Bruttoumsatz	1.438.072 €	69.464 €	370.551 €	15.213 €
Ø Mehrwertsteuersatz Brandenburg	10,42%	10,42%	10,42%	10,42%
Nettoumsatz	1.288.225 €	62.226 €	331.940 €	13.628 €
Nettoumsatz insgesamt	1.350.451 €		345.568 €	
3. Schritt: Nettoumsatz * Wertschöpfungsquote = EW1				
Nettoumsatz	1.288.225 €	62.226 €	331.940 €	13.628 €
Ø Wertschöpfungsquote in Brandenburg	42,08%	42,08%	42,08%	42,08%
EW1	542.085 €	26.185 €	139.680 €	5.735 €
EW1 insgesamt	568.270 €		145.415 €	
4. Schritt: (Nettoumsatz – EW1) * Wertschöpfungsquote = EW2				
Nettoumsatz	1.288.225 €	62.226 €	331.940 €	13.628 €
EW1	542.085 €	26.185 €	139.680 €	5.735 €
Nettoumsatz - EW1	746.140 €	36.041 €	192.260 €	7.893 €
Wertschöpfungsquote	30,00%	30,00%	30%	30%
EW2	223.842 €	10.812 €	57.678 €	2.368 €
EW2 insgesamt	234.654 €		60.046 €	
5. Schritt: EW1 + EW2 = touristischer Einkommensbeitrag				
EW1	542.085 €	26.185 €	139.680 €	5.735 €
EW2	223.842 €	10.812 €	57.678 €	2.368 €
Touristischer Einkommensbeitrag	765.927 €	36.997 €	197.358 €	8.103 €
Touristischer Einkommensbeitrag insgesamt	802.924 €		205.461 €	
6. Schritt: (EW1 + EW2) : VE je Einwohner = Beschäftigungsäquivalent				
Touristischer Einkommensbeitrag	765.927 €	36.997 €	197.358 €	8.103 €
VE je Einwohner	12.493 €	12.493 €	12.493 €	12.493 €
Beschäftigungsäquivalent	61 Personen	3 Personen	16 Personen	0 Personen
Beschäftigungsäquivalent insgesamt	64 Personen		16 Personen	

Die Wertschöpfungsanalyse für die Daten des oberen Schätzungsrahmens ergibt einen Bruttoumsatz von insgesamt 1,507 Mio. €, der durch die Radfahrer am Elberadweg bewirkt wird. Der mit 1,438 Mio. € größte Teil des Bruttoumsatzes entfällt auf die Radtouristen, da sie höhere Ausgaben tätigen und mengenmäßig wesentlich stärker vertreten sind als die Tagesausflügler. Informationen zur Ausgabenstruktur der Radfahrer am Elberadweg in der Prignitz liegen nicht vor. Aus diesem Grund kann nicht mit einem individuellen Mehrwertsteuersatz gerechnet werden. Stattdessen wird der durchschnittliche Mehrwertsteuersatz für Brandenburg von 10,42% herangezogen. Nach Abzug der Mehrwertsteuer von 10,42% ergibt sich für die Radtouristen ein Nettoumsatz von 1,288 Mio. € und für die Tagesausflügler von 62.226 €. Für die Wertschöpfungsquote wird, da die Ausgabenstruktur der Radfahrer nicht erhoben wurde, die durchschnittliche Wertschöpfungsquote in Brandenburg von 42,08% zur Berechnung genutzt. Die direkt aus den Ausgaben der Radfahrer resultierenden Einkommenswirkungen der ersten Umsatzstufe belaufen sich insgesamt auf 568.270 €. Die durch die Inanspruchnahme von Vorleistungen entstehenden indirekten Einkommenswirkungen der zweiten Umsatzstufe liegen insgesamt bei 234.654 €. Aus den Bruttoumsätzen durch die Radfahrer entstehen Einkommen in Höhe von insgesamt 802.924 € (erste und zweite Umsatzstufe). Der höchste Anteil davon entfällt auf die erste Umsatzstufe. Durch den Radtourismus ergibt sich bezogen auf den Landkreis Prignitz ein Beschäftigungsäquivalent von insgesamt 64 Personen deren Einkommen vollständig vom Radtourismus abhängig ist.

Nach den Berechnungen der Wertschöpfungsanalyse für den unteren Schätzungsrahmen bewegen sich die Bruttoumsätze zwischen 15.213 € bei den Tagesausflüglern und 370.551 € bei den Radtouristen. Nach Abzug der Mehrwertsteuer ergeben sich Nettoumsätze in Höhe von 331.940 € durch die Radtouristen und 13.628 € durch die Tagesausflügler. Die Einkommenswirkungen der ersten Umsatzstufe belaufen sich insgesamt auf 145.415 €. Die indirekten Einkommenswirkungen beider Besuchertypen betragen insgesamt 60.046 €. Der radtouristisch bedingte Einkommensbeitrag liegt insgesamt bei 205.461 €. Die Berechnung der Beschäftigungseffekte ergibt ein Beschäftigungsäquivalent von insgesamt 16 Personen. Beschäftigungsverhältnisse entstehen jedoch nur durch die Radtouristen, nicht durch die Tagesausflügler.

3.5 Diskussion

Die beiden Szenarien geben annäherungsweise den Rahmen vor, in dem sich die radtouristisch bedingten wirtschaftlichen Effekte im Untersuchungsgebiet zur Zeit der Erhebung bewegen. Entsprechend der Differenz in der Besucherzahl sind im Rahmen des oberen Schätzungsrahmens alle errechneten Beträge circa 4-mal so hoch wie im unteren Schätzungsrahmen. Durch den Radtourismus am Elberadweg in der Prignitz werden nach der hier

durchgeführten Wertschöpfungsanalyse insgesamt Einkommenswirkungen zwischen 205.461 € und 802.924 € wirksam. 16 bis 64 Personen können ihren Lebensunterhalt durch den Radtourismus bestreiten. Bei der Zahl der Beschäftigten handelt es sich allerdings nicht um den tatsächlichen Beschäftigungsumfang, da dies eine rein rechnerische Größe ist. Es ist anzunehmen, dass zumindest anteilig mehr Personen ihr Einkommen aus dem Radtourismus beziehen. Bei einer Arbeitslosenquote von über 20,00%, wie sie in der Prignitz herrscht, tragen 16 bis 64 auf den Radtourismus basierende volle Beschäftigungsverhältnisse kaum zu einer Verbesserung dieser Situation bei.

Die Radtouristen sind aufgrund ihrer höheren Ausgaben aus wirtschaftlicher Sicht für die Region wesentlich wichtiger als die Tagesausflügler. Sie bewirken die höheren Einkommenswirkungen und führen zu mehr Beschäftigungsverhältnissen.

Bei Wertschöpfungsanalysen sind zur Berechnung des Nettoumsatzes und der Wertschöpfungsquote die Ausgabenstruktur der Probanden sowie das genaue Nachfragevolumen von Relevanz. Das Nachfragevolumen konnte in der hier vorliegenden Untersuchung jedoch nur geschätzt werden, die Ausgabenstruktur der Radfahrer ist unbekannt.

Die Unkenntnis der Ausgabenstruktur führt dazu, dass der Mehrwertsteuersatz und die Wertschöpfungsquote hier nicht differenziert ermittelt werden können. Stattdessen muss mit landesweiten Durchschnittswerten gearbeitet werden. Die strukturellen Unterschiede, z.B. betreffend die Ausgabenhöhe und -struktur zwischen verschiedenen Standorten, sind jedoch groß. Überregionale Kennziffern sollten daher nicht auf unterschiedlich strukturierte Orte übertragen werden. Sie würden der spezifischen Situation der Kommunen nicht gerecht werden (Ostdeutscher Sparkassen- und Giroverband 2005, S. 195).

Für die Durchführung von Wertschöpfungsanalysen im Allgemeinen sowie speziell am Elberadweg in der Prignitz sind empirische Untersuchungen der Nachfrageseite sinnvoll, die die Ausgabenstruktur differenziert nach Art der Ausgaben erheben. Zu unterscheiden sind dabei Ausgaben für Unterkunft, Verpflegung im Gastgewerbe, Einkauf, Freizeit/ Unterhaltung, lokaler Transport und sonstige Dienstleistungen. Zudem sind Zählungen über längere Zeiträume hinweg zweckmäßig, um das Nachfragevolumen exakt zu bestimmen. Insgesamt ist festzuhalten, dass je genauer die in die Wertschöpfungsanalyse eingehenden Daten sind, desto eher entspricht das Ergebnis einer solchen Analyse der Realität und kann als Grundlage für Handlungsmaßnahmen oder weitergehende Untersuchungen herangezogen werden.

4. Fazit

Insgesamt erscheinen die erzielten Effekte eher gering. Ohne Vergleichsdaten lassen sich hier allerdings keine genaueren Aussagen treffen. Mögliche Vergleichsdaten liefern die Untersuchungen am Elberadweg in Sachsen und Sachsen-Anhalt: Für den sächsischen Ab-

schnitt des Elberadwegs wurde für das Jahr 2003, ausgehend von 70.000 Radtouristen und sieben Übernachtungen pro Radtourist, ein Bruttoumsatz von insgesamt 27,93 Mio. € berechnet. Die Tagesausflügler trugen aufgrund ihres hohen Nachfragevolumens weitere 2,590 Mio. € pro Jahr zum Bruttoumsatz bei (Futour 2004, S. 88f.). Die *Evaluierung Elberadweg 2003* geht allerdings von einer anderen prozentualen Verteilung der Besuchertypen aus.¹⁶ Aufgrund dessen sind die Bruttoumsätze nicht mit denen in der Prignitz vergleichbar. In Sachsen-Anhalt wurden, basierend auf einem Nachfragevolumen von ebenfalls 70.000 Radtouristen und neun Übernachtungen pro Radtourist, Bruttoumsätze in Höhe von insgesamt 42,7 Mio. € errechnet. Tagesausflügler wurden dabei nicht berücksichtigt (Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V. 2005, o.S.). Da die Anzahl der jährlich am Elberadweg in Sachsen-Anhalt verkehrenden Radtouristen ebenfalls nur geschätzt wird, ist ein Vergleich mit den hier ermittelten Bruttoumsätzen ebenfalls nicht ohne Vorbehalt durchführbar. Beide Untersuchungen eignen sich demnach nicht ohne Einschränkungen für einen Vergleich, zumal jeweils nur der erste Schritt der Wertschöpfungsanalyse, die Ermittlung des Bruttoumsatzes, durchgeführt wurde. Dennoch wird deutlich, dass die für Sachsen und Sachsen-Anhalt ermittelten Bruttoumsätze um ein Vielfaches höher liegen als in der Prignitz.

Zur Einordnung der Umsätze kann weiterhin auf die Nettoumsätze aus der gesamten touristischen Nachfrage im Landkreis Prignitz zurückgegriffen werden. Das Nettoeinkommen der gesamten touristischen Nachfrage wurde, allerdings wiederum mit Hilfe von Schätzungen, im Rahmen des Prignitzforums (online) berechnet. Basis der Berechnung waren die vom dwif ermittelten durchschnittlichen Ausgaben der Übernachtungsgäste in der Prignitz. Im Jahr 2005 lagen die Nettoumsätze des Tourismus im Landkreis Prignitz demnach bei circa 6,8 Mio € (2002, S. 38). Der Radtourismus macht, ausgehend von dem hier ermittelten Nettoumsatz zwischen 345.568 € und 1,35 Mio. €, einen Anteil von 5,00% bis 20,00% am gesamten touristischen Nettoumsatz aus. In Bezug auf die in der Wertschöpfungsanalyse berechneten wirtschaftlichen Effekte ist die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus am Elberadweg in der Prignitz demnach als gering einzustufen. Im Gegensatz dazu gehen lokale Akteure davon aus, dass der Radtourismus der Wirtschaftszweig ist, der am meisten Aussicht darauf hat, in Zukunft den größten Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region zu leisten (Gerstner 22.06.2006, mündl.).

Aufgrund der Datenlage ist zu berücksichtigen, dass die hier durchgeführte Berechnung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus einer hohen Unsicherheit unterliegt. Verschiedene Einschränkungen sind zu beachten: So hat laut dem dwif die gewählte Unterkunft die bedeutendsten Auswirkungen auf die Ausgaben der Übernachtungsgäste (2002, S. 13). Durch die Ausgaben für die Unterkunft wird zum Großteil auch der Rahmen für die übrigen

¹⁶ Die Besuchertypen am sächsischen Abschnitt des Elberadwegs setzten sich wie folgt zusammen: 39,90 Tagesausflügler als Bewohner der Region, 9,80% Tagesausflügler vom Urlaubsort, 18,40% Radtouristen, 22,80% Pendler und 9,00% Radfahrer mit sportlichen Motiven (Futour 2004, S. 22).

Ausgaben vor Ort gesetzt, daher sollten die durchschnittlichen Tagesausgaben nach Unterkunftsarten berechnet werden. Dies war im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich, da der Radtourismus eine besondere Form des Übernachtungstourismus ist und die Beherbergung in der Regel jede Nacht gewechselt wird. So wurde bei der durchgeführten Befragung deutlich, dass dieselben Probanden in unterschiedlichen Beherbergungskategorien nächtigten. Da die Radtouristen am Elberadweg ihre Unterkunft spontan buchen, sind sie zudem auf das vorhandene Angebot an Beherbergungen angewiesen und können nicht immer in der von ihnen präferierten Unterkunft übernachten (vgl. Öhlschläger 2007).

Abschließend ist festzustellen, dass, um die wirtschaftlichen Effekte genauer darstellen zu können, die Datenlage hinsichtlich der Anzahl der Übernachtungen der Radtouristen und der Anzahl der Tagesausflügler insgesamt wesentlich verbessert werden muss. Ohne die Durchführung von über einen längeren Zeitraum anhaltenden Frequenzzählungen lassen sich keine genauen Aussagen zum Nachfragevolumen treffen.

Im Hinblick auf eine Steigerung des Anteils des Radtourismus am touristischen Nettoumsatzes des Landkreises sind vor allem die Entwicklung einer höheren Anzahl von Beherbergungsbetrieben, Gaststätten, Cafés und anderen Versorgungs- bzw. Einkaufsmöglichkeiten für Radtouristen anzustreben. Da Gaststätten und Cafés von dem erhöhten Versorgungsbedarf der Radwanderer und ihrem relativ häufigen Pausieren profitieren, ist die geringe Anzahl dieser Einrichtungen am Elberadweg in der Prignitz als ein ungenutztes Potenzial zu betrachten. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit der Erhöhung des Angebots höhere Umsätze erreicht werden können. Dafür spricht, dass nach dem aus anderen Untersuchungen hervorgegangenen Bild von Radtouristen hohe Ausgaben für Unterkunft und Verpflegung die Regel sind und Radtouristen im Allgemeinen ein Potenzial darstellen, das mit den entsprechenden Angeboten abgeschöpft werden kann.

5. Literatur

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (Hrsg.) (1998): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. 2. überarbeitete Auflage. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (Hrsg.) (2005): Die ADFC Radreiseanalyse 2005. Im Internet unter: http://www.prignitzforum.de/fileadmin/user_upload/1-Angebot_planen/2-zielgruppengerecht/Radreiseanalyse_ADFC_2005.pdf - Abruf am 22.07.2006.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (Hrsg.) (2006): Die ADFC Radreiseanalyse 2006. Im Internet unter: http://www.adfc-bayern.de/dokumente/pi_radreiseanalyse2006.pdf - Abruf am 10.09.2006.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (Hrsg.) (2007): Radtourismus 2007: Zahlen, Daten, Fakten. Im Internet unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1761> – Abruf am 09.04.2007.

- Bundesamt für Naturschutz (BfN) (Hrsg.) (2005): Ökonomische Effekte von Großschutzgebieten. Untersuchung der Bedeutung von Großschutzgebieten für den Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung der Region. BfN-Skripten 135. Bonn – Bad Godesberg.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2006): Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Forschungsvorhaben im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Schlussbericht. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin.
- Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif) (Hrsg.) (2002): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland. Schriftenreihe Nr. 49/2002. München.
- Futour (2004): Evaluierung Elberadweg 2003. Dresden.
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam (2003): Radeln trotz der Tourismusflaute-Trend zum Fahrradurlaub ungebrochen. Wachsende Bedeutung des Radtourismus für das Land Brandenburg. Potsdam. Im Internet unter: http://www.potsdam.ihk24.de/servicemarken/ueber_uns/zahlen_daten_fakten/tourismuskonjunktur/Radtourismus_Analyse.pdf - Abruf am 07.06.2006.
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam (2004): „Tour de Brandenburg“ – Fahrradtourismus wird immer beliebter. Umfrage zur Bedeutung des Radtourismus in Brandenburg. Potsdam. Im Internet unter: http://www.potsdam.ihk24.de/produktmarken/starthilfe/festigung_wachstum/anhaengsel/Umfrage_Radtourismus_2004_neu.pdf - Abruf am 07.06.2006.
- Kah, S. (2004): Tourismus als Katalysator integrierter Regionalentwicklung. Das Beispiel Cinque Terre. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung Heft 227. Universität Bayreuth. Institut für Geowissenschaften. Abteilung Angewandte Stadtgeographie. Bayreuth.
- Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg (Hrsg.) (2004). In: Prignitzforum. Im Internet unter <http://www.prignitzforum.de/index.php?id=107> - Abruf am 21.06.2006.
- Landesumweltamt Brandenburg (LUA) (Hrsg.) (2001): Brandenburg regional 2001. Landkreise und kreisfreie Städte. Potsdam.
- Landesumweltamt Brandenburg (LUA) (Hrsg.) (2006): Nachhaltiger Tourismus – Informieren mit System. Ergebnisse eines Modelprojekts in der Prignitz. Fachbeiträge des Landesumweltamtes, Heft – Nr. 102. Potsdam.
- Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V. & Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte (2005): Ausgewählte Daten und Fakten zur Radlerbefragung 2005. Magdeburg.
- Migelbauer, E., Schuller, E. (1992): Wie reisen Radler? Ergebnis einer wissenschaftlichen Untersuchung des Donau-Radweg-Tourismus. In: ADFC-Bayern (Hrsg.): Fahrrad und sanfter Tourismus. München. S. 9-12.
- Migelbauer, E. (1995): Radtourismus als Element der regionalen Tourismusförderung. In: Dreyer (Hrsg.): Sporttourismus. Management und Marketing Handbuch. Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit. R. Oldenburg Verlag München, Wien. S. 341-361.
- Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg (MLUR) (Hrsg.) (2002): Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg. Landschaftsrahmenplan mit integriertem Rahmenkonzept. Band 1: Planung. Potsdam.
- Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (MW) (Hrsg.) (2006): Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg. Zeitraum 2006-2010. Potsdam.

- Öhlschläger, K. (2007): Der Elberadweg – eine Chance für die Prignitz? Diplomarbeit an der Technischen Universität Berlin. Berlin. Unveröffentl.
- Öhlschläger, K. (2007): Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Working Paper on Management in Environmental Planning 21/2007. TU Berlin. Berlin.
- Ostdeutscher Sparkassen- und Giroverband (Hrsg.) (2005): Tourismusbarometer. Jahresbericht 2005. Berlin.
- Sparkassenverband Saar, Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes (Hrsg.) (2005): Tourismusbarometer Saarland – Jahresbericht 2005.
- Steinecke, A., Hallerbach, B. (1996): Fahrradtourismus – ein Bericht zur Forschungslage und zu den Forschungsdefiziten. In: Biermann, A., Hoffmann, F., Steinecke, A. (Hrsg.): Fahrradtourismus. Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. ETI-Texte Heft 8. Trier. S. 7-31.
- Fineis Institut (2001/02): Permanente Gästebefragung für die Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. Potsdam. In: Prignitzforum: Die Gäste der Prignitz. Im Internet unter: <http://www.prignitzforum.de/index.php?id=295> - Abruf am 21.06.2006.
- Prignitzforum nachhaltiger Tourismus (o.J.): Im Internet unter: <http://www.prignitzforum.de/index.php?id=1> - Abruf am 21.06.2006.
- Gerstner, S. (2006), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (mündl.): Interview am 22.06.2006.
- Neumann, U. (2006), Geschäftsführer des Tourismusverbands Prignitz e.V. (mündl.): Interview am 31.05.2006.