

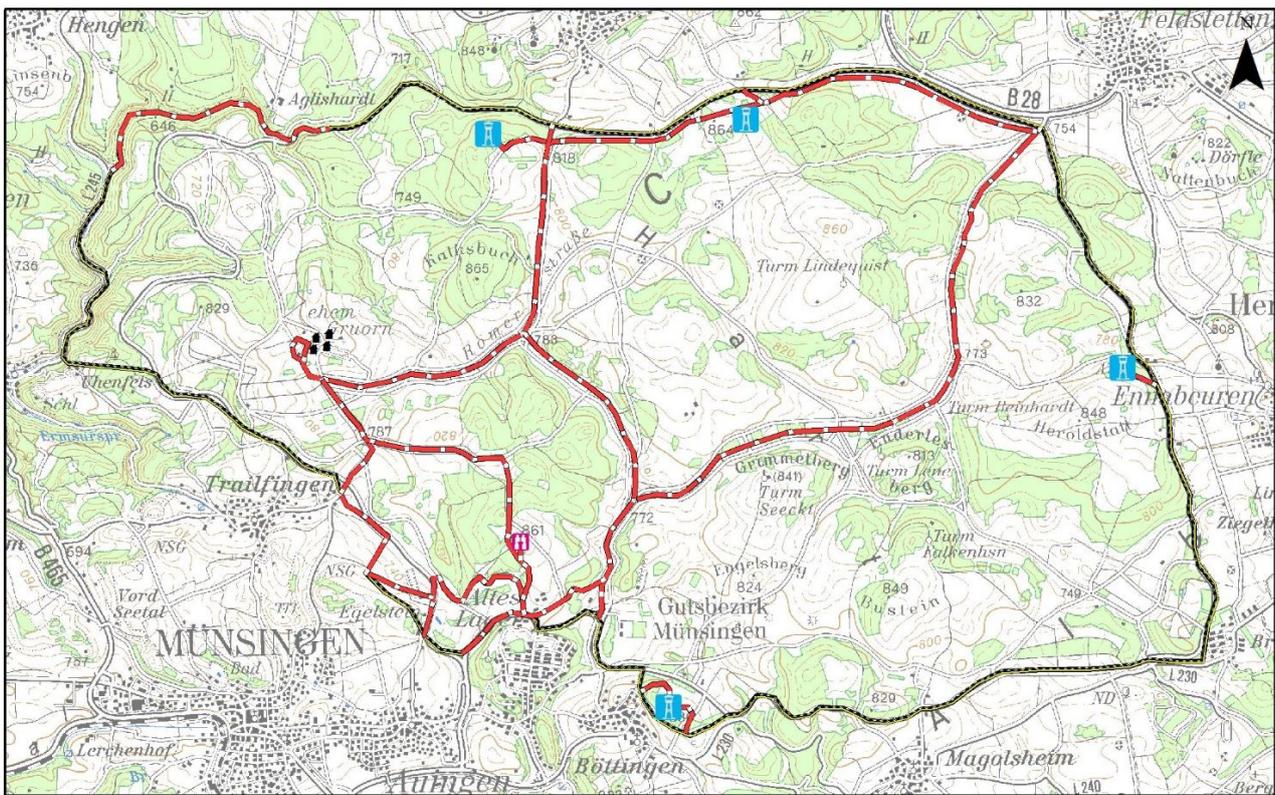


18/2013

# Nachhaltige Regionalentwicklung durch Sanften Tourismus

Eine Draisenbahn zur Erschließung des ehemaligen Truppen-  
übungsplatzes Münsingen im Biosphärengebiet Schwäbische Alb

Elena Müller



Herausgeber GSWP

Prof. Dr. Sebastian Kinder • Prof. Dr. Rainer Rothfuß • PD Dr. Olaf Schnur • Jun.-Doz. Dr. Timo Sedelmeier •  
Dr. Gerhard Halder

Eingereicht als Bachelorarbeit am 20.08.2012

Erstbetreuer: Prof. Dr. Rainer Rothfuß

Zweitbetreuer: Dr. Gerhard Halder

**Herausgeber GSWP**

Prof. Dr. Sebastian Kinder • Prof. Dr. Rainer Rothfuß • PD Dr. Olaf Schnur • Jun.-Doz. Dr. Timo Sedelmeier •  
Dr. Gerhard Halder

## Inhaltsverzeichnis

---

Abbildungsverzeichnis .....	2
Tabellenverzeichnis .....	4
1. Einleitung .....	5
1.1 Sanfter Tourismus trotz gefährlicher Kampfmittelbelastung ?! .....	5
1.2 Aufbau der Arbeit .....	6
2. Methodisches Vorgehen .....	8
3. Sanfter Tourismus .....	9
3.1 Vom Massentourismus zu Sanftem Tourismus .....	9
3.2 Die Bedeutung des Sanften Tourismus für den ländlichen Raum .....	11
3.3 Das Lesachtal als Beispiel für Sanften Tourismus .....	14
4. Das Untersuchungsgebiet .....	15
4.1 Das Biosphärengebiet Schwäbische Alb .....	15
4.1.1 Bedeutung von Biosphärengebieten .....	16
4.1.2 Räumliche Gliederung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb .....	17
4.2 Der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen .....	18
4.2.1 Lage, Abgrenzung und Probleme .....	18
4.2.2 Die Geschichte .....	20
4.2.3 Bisherige touristische Nutzung .....	21
5. Die Draisine – ein nachhaltiges Tourismus- und Fortbewegungsmittel .....	23
5.1. Die Erfindung der Draisine und ihre Zukunft .....	24
5.2 Draisinenbahnen in Deutschland .....	25
5.3 Die Draisinenbahn Kochertalerlebnis in Sulzbach-Laufen .....	31
5.3.1 Das Konzept .....	31
5.3.2 Die Umsetzung .....	33
5.3.3 Vermarktung .....	34
5.3.4 Besucherzahlentwicklung .....	35
5.3.5 Fördermittel .....	35
5.3.6 Zukunftspläne .....	36
5.4. Südpfalz-Draisinenbahn in Bornheim .....	36
5.4.1 Das Konzept .....	36
5.4.2 Die Umsetzung .....	39
5.4.3 Vermarktung .....	39

5.4.4 Besucherzahlentwicklung.....	40
5.4.5 Fördermittel.....	41
5.4.6 Zukunftspläne.....	41
5.5 Fazit der Expertengespräche.....	41
6. Das Konzept einer Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen im Biosphärengebiet Schwäbische Alb .....	42
6.1 Die Draisine auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz.....	42
6.2 Die Streckenführung der Draisinentouren .....	43
6.2.1 Draisinenroute 1.....	44
6.2.2 Draisinenroute 2.....	47
6.2.3 Draisinenroute 3.....	48
6.3 Der Erwerb der Materialien .....	52
6.3.1 Die Schienen .....	52
6.3.2 Die Draisinen .....	54
6.4 Die Vermarktung der Draisinenbahn .....	57
6.5 Potenzielle Fördermittel .....	59
6.5.1 Tourismusförderung auf Europäischer Ebene .....	60
6.5.2 Tourismusförderung auf Bundesebene.....	61
6.5.3 Tourismusförderung auf Länderebene.....	61
6.5.4 Tourismusförderung auf Gemeindeebene.....	63
6.6 Handlungsempfehlungen für die Realisierung der Draisinenbahn .....	64
7. Fazit.....	67
Literaturverzeichnis .....	69

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Unzerschnittene Landschaft im ehemaligen Truppenübungsplatz .....	5
Abbildung 2: Warnhinweis für Besucher des ehemaligen Truppenübungsplatzes .....	6
Abbildung 3: Erfolgsfaktoren für Tourismus in ländlichen Räumen.....	13
Abbildung 4: Übersichtskarte des Biosphärengebiets Schwäbische Alb.....	16
Abbildung 5: Beschilderung der Wege auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz .....	19
Abbildung 6: Touristische Nutzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes .....	22
Abbildung 7: Handhebel- und Fahrraddraisine .....	24
Abbildung 8: Solardraisine der Firma „mobikon“ .....	25
Abbildung 9: Verteilung der Draisinenbahnen in Deutschland.....	29
Abbildung 10: Interessen der Besucher einer Draisinenbahn.....	30
Abbildung 11: Strecke der Draisinenbahn Kochertalerlebnis.....	32
Abbildung 12: Schranke an einer Durchfahrtsstraße der Draisinenbahn Kochertalerlebnis .....	33
Abbildung 13: Besucherzahlentwicklung der Internetseite der Draisinenbahn Kochertalerlebnis ( <a href="http://www.kochertalerlebnis.de">www.kochertalerlebnis.de</a> ).....	34
Abbildung 14: Herkunft der Besucher der Draisinenbahn Kochertalerlebnis .....	35
Abbildung 15: Schrankenanlage bei der Südpfalz-Draisinenbahn.....	37
Abbildung 16: Strecke der Südpfalz-Draisinenbahn .....	38
Abbildung 17: Herkunft der Besucher der Südpfalz-Draisinenbahn.....	40
Abbildung 18: Streckenführung der Draisinenroute 1 .....	45
Abbildung 19: Streckenführung der Draisinenroute 2 .....	47
Abbildung 20: Streckenführung der Draisinenroute 3 .....	49
Abbildung 21: Vorschlag für die Beschilderung zu touristischen Angeboten .....	50
Abbildung 22: Maßnahmen zur Besucherlenkung auf dem ehemaligen Truppen- übungsplatz.....	51
Abbildung 23: Draisine für Rollstuhlfahrer .....	52
Abbildung 24: Gestapelte Gleisjoche auf einem Eisenbahngüterwagen.....	53
Abbildung 25: Transportweg der Gleise bis zum Verladebahnhof Oberheutal.....	53
Abbildung 26: Logos der Draisinenbahn Kochertalerlebnis und der Südpfalz- Draisinenbahn.....	57

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Erscheinungsformen von hartem und sanftem Reisen.....	9
Tabelle 2: Touristische Schwächen und Stärken ländlicher Räume im Vergleich.....	11
Tabelle 3: Sanfte touristische Angebote im Lesachtal im Sommer und im Winter .....	14
Tabelle 4: Zonierung eines Biosphärengebiets .....	17
Tabelle 5: Geschichtlicher Hintergrund des ehemaligen Truppenübungsplatzes Münsingen .....	20
Tabelle 6: Draisinenbahnen in Deutschland.....	27
Tabelle 7: Angebot an Draisinen und Preise bei der Draisinenbahn Kochtalerlebnis in Sulzbach-Laufen.....	31
Tabelle 8: Angebot an Draisinen und Preise der Südpfalz-Draisinenbahn .....	36
Tabelle 9: Daten zu Draisinenroute 1 .....	46
Tabelle 10: Daten zu Draisinenroute 2.....	48
Tabelle 11: Daten zu Draisinenroute 3.....	48
Tabelle 12: Hergestellte Draisinen und Zusatzausstattung der Firma „play team“ .....	55
Tabelle 13: Hergestellte Draisinen und Zubehör der Firma „Zwingmann - Stahl- und Metallbau“ .....	55
Tabelle 14: Maßnahmen und Förderbeiträge von PLENUM.....	62
Tabelle 15: Handlungsempfehlungen für die Realisierung der Draisinenbahn .....	64

# 1. Einleitung

---

## 1.1 Sanfter Tourismus trotz gefährlicher Kampfmittelbelastung ?!

---

Der deutsche Südwesten ist für seinen soliden Wirtschaftsstandort, als Kulturregion, als Geburtsstätte des Automobils sowie als Heimat zahlreicher kulinarischer Genüsse bekannt. Darüber hinaus gehört dazu auch das faszinierende Landschaftsbild. Die Naturparks und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb gehören zu den schönsten Regionen Deutschlands und beinhalten verschiedenste Facetten an Kultur- und Naturlandschaften. Die regionale Wertschöpfung wird in diesen Gebieten durch sanften Tourismus und eine nachhaltige Entwicklung gesteigert.

Das Biosphärengebiet Schwäbische Alb bietet für Besucher eine beeindruckende Vielfalt von Natursehenswürdigkeiten, traditionellen Kulturlandschaften, geologischen Attraktionen und historischen Stätten. Die landschaftsprägenden Streuobstwiesen im Albvorland und die

Wacholderheiden, Magerrasen, Wiesen, Weiden, Wälder und Ackerflächen auf der Schwäbischen Alb charakterisieren dieses Gebiet. Gäste haben dort die Möglichkeit seltene Tier- und Pflanzenarten zu beobachten und können die einzigartige Landschaft mit ihren schroffen Felsen, den Trockentälern und den weiten Hochflächen erkunden. Das Herzstück des Biosphärengebiets ist der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen.



**Abbildung 1: Unzerschnittene Landschaft im ehemaligen Truppenübungsplatz**

Quelle: eigene Aufnahme am 29.05.2012

Dieses 6.700 Hektar große Areal stellt eine Kulturlandschaft dar, wie sie vor 100 Jahren auf der Schwäbischen Alb üblich war. Abbildung 1 zeigt einen Ausschnitt dieser einmaligen Landschaft. Durch die Freihaltung des Gebiets von Siedlungen, Straßenbau, Flurbereinigung und intensiver Landwirtschaft kann dort heute eine einmalige parkartige Landschaft besichtigt werden, welche durch die Beweidung mehrerer Tausend Schafe erhalten wird. In den Tälern und am Albtrauf befinden sich Hang- und Schluchtwälder, dazwischen liegen alte Panzerspuren und zahlreiche Tümpel, welche einen Lebensraum für seltene Tiere und eine bunte Pflanzenwelt bieten. Die Stille und die Abgeschiedenheit des Gebiets laden die Besucher bei Spaziergängen, Rad- oder Inlinetouren zum Erholen

und Entspannen ein, durch geführte Touren können Gäste Besonderheiten des Areals bestaunen.

Dieses idyllische Bild des ehemaligen Truppenübungsplatzes lässt die Gefahr, die durch



**Abbildung 2: Warnhinweis für Besucher des ehemaligen Truppenübungsplatzes**

Quelle: eigene Aufnahme am 29.05.2012

die einstige militärische Nutzung auch heute noch besteht, nicht erahnen. Vom Militär hinterlassene, zündfähige Munitionsreste befinden sich überall auf dem Areal im Boden. Für Besucher unsichtbar, sind sie jedoch trotzdem eine große Bedrohung. Das Verlassen der Wege und ein falscher Schritt könnte eine Explosion zur Folge haben. Deshalb ist der ehemalige Truppenübungsplatz nur auf ausgeschriebenen Wegen für Besucher geöffnet. Um die Gäste darauf aufmerksam zu machen, wurden Warnhinweise und Schilder in geringen Abständen zueinander an den Wegrändern aufgestellt. Abbildung 2 zeigt ein solches Schild und weist auf die Lebensgefahr durch die Altlasten im Boden hin.

Diese Einschränkung verringert das Tourismuspotenzial des ehemaligen Truppenübungsplatzes enorm. Jedoch soll das Gebiet weiterhin für Besucher geöffnet bleiben, um ihnen die einzigartige Landschaft nicht vorzuenthalten.

Die Fragestellung dieser Arbeit beschäftigt sich mit der touristischen Nutzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Dabei sollen sanfte Tourismusformen die Erschließung des Gebiets trotz der gefährlichen Kampfmittelbelastung für die Besucher ermöglichen.

## 1.2 Aufbau der Arbeit

---

Zu Beginn der Arbeit wird das grundlegende methodische Vorgehen erläutert. Darauf folgt eine Einführung in die Thematik des „Sanften Tourismus“. Dabei wird die Entwicklung vom Massentourismus der 1970er Jahre über das Umdenken zu sanfteren Tourismusmethoden beschrieben. Vor allem für ländliche Räume kann Sanfter Tourismus eine Chance sein, ihre

wirtschaftliche Situation zu verbessern. In diesem Kapitel werden Gründe dafür erläutert und mit dem Lesachtal in Österreich wird ein Best-Practice-Beispiel dargestellt.

Im darauf folgenden Kapitel wird das Untersuchungsgebiet vorgestellt. Es beinhaltet das Biosphärengebiet Schwäbische Alb und den sich darin befindenden ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen. Die allgemeine Bedeutung von Biosphärengebieten sowie die Kriterien für eine UNESCO-Anerkennung werden aufgezeigt und die räumliche Gliederung in Kern-, Pflege- und Entwicklungszone erläutert. Anschließend folgt eine Abgrenzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Dabei wird die problematische Situation des Gebiets veranschaulicht und der historische Hintergrund der militärischen Nutzung dargelegt. Den Abschluss des Kapitels stellt die aktuelle touristische Nutzung des Gebiets dar.

Die Thematik des anschließenden Kapitels befasst sich mit der Draisine. Ihre Entwicklung von einem Laufrad über ein Reparaturfahrzeug für Bahnarbeiter bis hin zur Solardraisine wird erläutert. Zudem wird die Situation von Draisinenbahnen in Deutschland und deren Entwicklung betrachtet. Zwei Draisinenbahnen, das „Kochertalerlebnis“ in Baden-Württemberg und die „Südpfalz-Draisinenbahn“ in Rheinland-Pfalz werden unter den Aspekten Konzept, Umsetzung, Vermarktung, Besucherzahlen und Fördermittel untersucht.

Nachdem veranschaulicht wurde, welche Möglichkeiten eine Draisinenbahn bietet, wird die Idee für eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz beschrieben. Dabei wird zuerst erläutert, warum die Draisine ein passendes Fortbewegungsmittel auf dem Gebiet ist, danach wird die Streckenführung der Draisinenbahn aufgezeigt. Diese beinhaltet drei verschiedene Routen, die unterschiedlich lang sind und verschiedene Sehenswürdigkeiten auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz miteinander verbinden. Des Weiteren werden Möglichkeiten für den Erwerb der notwendigen Materialien dargestellt. Dazu gehören neben den Draisinen auch Schienen, die auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz verlegt werden müssen. Weiterhin wird anhand dieses Kapitels die notwendige Vermarktung der Draisinenbahn verdeutlicht. Dabei werden unterschiedliche Methoden herausgearbeitet, welche die Draisinenbahn regional, aber auch in ganz Deutschland bekannt machen sollen. Um Unterstützung bei den Kosten für die Draisinenbahn zu bekommen werden mögliche Fördermittel dargestellt, die auf Europäischer Ebene sowie auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene unterteilt werden. Darauf folgend werden konkrete Handlungsempfehlungen für die Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz aufgezeigt.

## 2. Methodisches Vorgehen

---

Diese Arbeit ist durch verschiedene Arbeitsmethoden entstanden. Dazu gehören neben der Literaturrecherche auch qualitative Interviews und die Auswertung statistischer Daten und Studien.

Für das Grundlagenwissen über die Themen Tourismus und seine Entwicklung zum „Sanften Tourismus“ sowie die Vermarktung von Tourismusangeboten wurde vor allem Print-Literatur genutzt. Durch die Aktualität der UNESCO-Auszeichnung Biosphärengebiet für die Schwäbische Alb wurde für die Beschreibung des Untersuchungsgebiets hauptsächlich Internet-Publikationen verwendet.

Da die Thematik der Draisinenbahnen in der Literatur noch nicht aufzufinden ist, sind qualitative Interviews mit ausgewählten Experten notwendig. Diese Experteninterviews wurden zu Beginn der Arbeit durchgeführt, um einen Überblick über die Situation zu erhalten. Die befragten Experten für diese Arbeit sind Gründer und Besitzer von Draisinenbahnen und können auf einen breiten Erfahrungsschatz über die Umsetzung, die Vermarktung und die Besucherzahlen der Draisinenbahn zurückgreifen. Ein weiteres Expertengespräch thematisierte die Umsetzung und Konzeption von Draisinenprojekten, bei denen ein Neubau von Gleisen erforderlich ist. Dieses Interview wurde gegen Ende der Arbeit durchgeführt, um gegebenenfalls Unklarheiten, die während der Bearbeitungszeit aufkamen, zu klären.

Bei dieser qualitativen Forschung geht es darum, mögliche Handlungsfelder zu ermitteln und festzustellen, in welchen Zusammenhängen Handlungsmuster oder Meinungen vorkommen (vgl. Reuber, Pfaffenbach 2005, S. 150).

Die kleine Anzahl der längeren, tiefgehenden Befragungen eignet sich hierbei besser, als kurze standardisierte Interviews, um einen umfassenden Einblick in das Thema zu bekommen. Die Interviews wurden nicht standardisiert durchgeführt und bestehen zum Großteil aus offenen Fragestellungen, wobei auch Impulsfragen möglich waren. Durch die Erzählungen der Befragten konnte ein guter Überblick über die Thematik und die Erfahrungen aus der Praxis gewonnen werden (vgl. Meier Kruker, Rauh 2005, S. 63f.).

Die statistischen Daten sowie die z.T. eigenen Datenerhebungen dienen dazu, das Konzept für die Draisinenbahn zu erstellen. Ergänzt wird dies durch eine bereits bestehende Konzeptidee des Regionalverband Neckar-Alb.

### 3. Sanfter Tourismus

---

Dieses Kapitel besteht aus einer Einführung in das Thema des Sanften Tourismus. Die Entwicklung von Massentourismus zu Sanftem Tourismus wird erläutert und seine Bedeutung für den ländlichen Raum dargestellt. Anschließend wird ein Beispiel einer sanften touristischen Nutzung vorgestellt.

#### 3.1 Vom Massentourismus zu Sanftem Tourismus

---

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig ist der Tourismus auf eine intakte Natur und Umwelt angewiesen. Jedoch zählt Tourismus auch zu den Mitverursachern von Belastungen der Umwelt und Natur, was auf eine Nutzung der Ressourcen zurückzuführen ist, die weder natur- noch umweltverträglich ist (vgl. Bundesamt für Naturschutz 2011).

Die Entstehung des Tourismus für breite Bevölkerungsschichten begann nach dem Zweiten Weltkrieg durch das wirtschaftliche Wachstum und der zunehmenden Freizeit der Bevölkerung. Durch die Ausbreitung des motorisierten Individualverkehrs, dem wachsenden Flugverkehr und dem Aufbau von Pauschalreiseangeboten wurden zunehmende Touristenzahlen und eine Erschließung neuer touristischer Zielregionen erreicht (vgl. Kirstges 1995, S.3f).

In den 1970er Jahren wurden die ökologischen, sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Schattenseiten des Massentourismus sichtbar und tourismuspolitische Diskussionen über einen nachhaltigen Tourismus setzten ein (Schmude, Namberger 2010, S. 98).

Ein konkretes Konzept für eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus stellt der Sanfte Tourismus dar. Die Entstehung des Begriffs „Sanfter Tourismus“ geht aus einer Veröffentlichung von Robert Jungk aus dem Jahr 1980 zurück. In seinem Artikel in der Zeitschrift GEO Magazin stellt er die negativen Folgen des Massentourismus dar. Anhand einer Gegensatztabelle (siehe Tabelle 1) charakterisiert Jungk hartes und sanftes Reisen und stellt die Verhaltensweisen der Reisenden gegenüber (vgl. Jungk 1980, S.154).

**Tabelle 1: Erscheinungsformen von hartem und sanftem Reisen**

Hartes Reisen	Sanftes Reisen
Massentourismus	Einzel-, Familien- und Freundesreisen
Wenig Zeit	Viel Zeit
Schnelle Verkehrsmittel	Angemessene (auch langsame) Verkehrsmittel
Festes Programm	Spontane Entscheidungen

Außengelenkt	Innengelenkt
Importierter Lebensstil	Landesüblicher Lebensstil
„Sehenswürdigkeiten“	Erlebnisse
Bequem und passiv	Anstrengend und aktiv
Wenig oder keine geistige Vorbereitung	Vorhergehende Beschäftigung mit dem Besuchsland
Keine Fremdsprache	Sprachen lernen
Überlegenheitsgefühl	Lernfreude
Einkaufen („Shopping“)	Geschenke bringen
Souvenirs	Erinnerungen, Aufzeichnungen, neue Erkenntnisse
Knipsen und Ansichtskarten	Fotografieren, Zeichnen, Malen
Neugier	Takt
Laut	Leise

Quelle: Jungk 1980, S.156

Diese Tabelle wurde von weiteren Autoren aufgenommen und erweitert, wobei der Gegensatz des harten Reisens als Sanfter Tourismus betitelt wurde. Dieses Schlagwort entwickelte schnell große Bekanntheit, jedoch blieb die Bedeutung des Begriffs umstritten. Weitgehende Einigkeit besteht nur bei den grundsätzlichen Zielen, die Sanfter Tourismus verfolgen soll:

- Sanfter Tourismus soll umweltfreundlich sein, ein hohes Interesse an einer intakten, durch möglichst wenige Infrastruktureingriffe beeinträchtigten Landschaft haben und zur Erhaltung entsprechender natürlicher Reproduktionsleistungen beitragen.
- Sanfter Tourismus soll sozialverträglich sein und Rücksicht auf die einheimische Kultur und Lebensweise nehmen und den Bewohnern einer Region Eigenständigkeit bei Entscheidungen über die zukünftige Entwicklung ihres Lebensraumes gewähren.
- Sanfter Tourismus favorisiert das Konzept einer eigenständigen, nachhaltigen Regionalentwicklung, die den Tourismus mit anderen Branchen der regionalen Wirtschaft vernetzt und damit die Förderung einer möglichst breit gefächerten Wirtschaftsstruktur anstrebt.
- Sanfter Tourismus strebt danach, die positiven, auf soziale Kommunikation und kulturelle Veränderungen zielenden Aspekte des Reisens stärker herauszustellen und deren Potentiale zu fördern, um auf diese Weise zur Entwicklung einer neuen Kultur des Reisens beizutragen (vgl. Baumgartner, Röhrer 1998, S. 11).

Zusammenfassend soll Sanfter Tourismus ein Tourismuskonzept sein, welches den „sozialen Wert Urlaub“ mit umweltschonenden und kulturellen Zusammenhängen verbindet (vgl. Moll 1995, S.118).

Dabei sind nicht-technisierte und umwelt- sowie sozialverträgliche Tourismusarten zu berücksichtigen. Die Realisierung von Projekten des Sanften Tourismus wird mit Hilfe der betroffenen Bevölkerung getroffen (vgl. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1986, S. 48 f.).

### 3.2 Die Bedeutung des Sanften Tourismus für den ländlichen Raum

Durch den Strukturwandel in Deutschland von der Agrargesellschaft im frühen 19. Jahrhundert zur Dienstleistungsgesellschaft des 21. Jahrhunderts reduzierte sich die Bedeutung der ländlichen Regionen als Produktions- und Lebensraum.

Kennzeichen für diesen Wandel sind, u.a.:

- die rückläufige Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe
- die rückläufige Zahl der Beschäftigten in der Landwirtschaft
- der Funktionswandel des ländlichen Raumes vom Wirtschaftsraum zum Pendlerwohngebiet
- die Abwanderung der Bevölkerung aus den peripheren ländlichen Räumen (speziell jüngere Altersgruppen)
- der Verlust infrastruktureller Einrichtungen

Durch die fehlenden wirtschaftlichen Alternativen und die Defizite ländlicher Regionen gegenüber städtischer Regionen hinsichtlich der Standortwahl von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen sehen politische Akteure in der touristischen Entwicklung der ländlichen Räume ein geeignetes Mittel, die Probleme der Regionen nachhaltig zu lösen (vgl. Steinecke 2006, S. 206 f.).

Die Aufwertung der ländlichen Räume wird allerdings von touristischen Schwächen erschwert (vgl. Moll 1995, S.17).

Tabelle 2 stellt diese touristischen Schwächen und Stärken gegenüber.

**Tabelle 2: Touristische Schwächen und Stärken ländlicher Räume im Vergleich**

Touristische Schwächen ländlicher Räume	Touristische Stärken ländlicher Räume
- fehlende Einzigartigkeit der Natur- und Kulturlandschaft, meist keine spektakulären Landschaftselemente	- eine hohe ästhetische Qualität der Kulturlandschaft und eine hohe Umweltqualität, im Vergleich zu Agglomerationsräumen

- klimatische Benachteiligung (kühle und regenreiche Sommer, in den Mittelgebirgen Schneeunsicherheit im Winter)	- gute Voraussetzungen für eine naturnahe und landschaftsbezogene Erholungsfunktion
- kein zeitgemäßes Image als attraktive Ferienregion mit touristischer Angebotsvielfalt für unterschiedliche Neigungsgruppen	- Image des ländlichen Raumes ist durch Natürlichkeit, Ursprünglichkeit und Gastfreundschaft geprägt
- strukturelle Defizite im Beherbergungsangebot (Angebotslücken, kleine Betriebseinheiten, Nachfolgeprobleme, schlechte Vermarktung)	- die gute Erreichbarkeit durch engmaschige Verkehrsnetze aus den touristischen Quellgebieten
- Zumeist fehlende Indoor-Einrichtungen für Freizeitaktivitäten bei schlechtem Wetter	- Einrichtungen für ländliche Museen, Freilandmuseen, Schaubauernhöfen, Aktivurlaub (auch bei schlechtem Wetter)
- Räumliche und inhaltliche Zersplitterung der touristischen Organisationen (und damit unzureichende bzw. unprofessionelle Vermarktung)	- Lokale / regionale Tourismusorganisation
- Konservative Grundhaltung der touristischen Leistungsanbieter, die ein Umsteuern in Richtung „umweltorientierter Tourismus“ erschwert (Beharrungstendenzen)	- Umweltorientierter Tourismus läuft erst an, aber die Besucherzahlen steigen

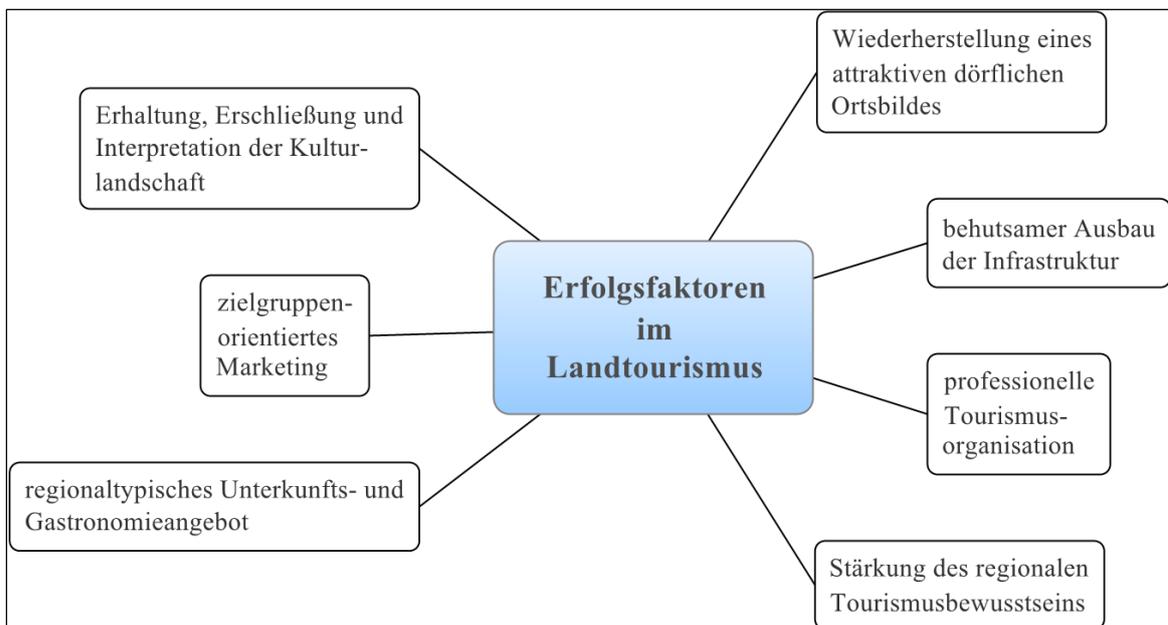
Quelle: eigene Darstellung nach Moll 1995, S. 17f.

Das touristische Stärken- und Schwächen-Profil anhand Tabelle 2 macht deutlich, dass ländliche Regionen keine touristischen Gunsträume darstellen. Für die Nutzung des Tourismus ist es deshalb notwendig, die vorhandenen Attraktionen, Akteure und Kompetenzen durch einen ganzheitlichen Ansatz zu bündeln, um ein marktgerechtes Angebot entwickeln zu können. Hilfreich dafür ist eine SWOT-Analyse, bei der Schwächen, Stärken, Chancen und Risiken der jeweiligen Region untersucht werden (vgl. Steinecke 2006, S. 207).

In Deutschland gibt es Unterschiede bezüglich der regionalen Tourismusbegünstigung. Regionen im Umland von Verdichtungsgebieten profitieren von der Masse, dem

Einkommen und den Freizeitaktivitäten der nah wohnenden Menschen. Bei Regionen mit völlig einmaliger natürlicher Attraktivität, wie z.B. Küsten oder die Alpen spielt vor allem der Erholungstourismus eine wichtige Rolle. Mit neuen Ideen und Angeboten wird dort auf die wachsende Konkurrenz aus anderen Ländern reagiert. Schließlich gibt es noch ländliche Regionen ohne besondere touristische Vorzüge, wie z.B. die Binnenlandregion Schleswig-Holsteins und Niedersachsens oder weite Teile der Mittelgebirgsregion. Kennzeichen dafür sind ein langweiliges Image und schlechte sowie teure Angebote. Diese Regionen haben große Probleme touristische Erfolge zu erzielen und zu halten. Ländlichen Räume haben somit unterschiedliche Voraussetzungen und touristische Möglichkeiten und müssen dementsprechend verschiedene Tourismusstrategien entwickeln und umsetzen (vgl. Agrarsoziale Gesellschaft e.V. 2000, S.123 f.).

Wichtige Erfolgsfaktoren für die Entwicklung eines umweltschonenden Tourismus in allen ländlichen Räumen Deutschlands ist die Einbeziehung des landschaftlichen Charakters der Region, ihrer Kultur, Geschichte und der Bewohner. Durch diese Einbindung muss ein Alleinstellungsmerkmal der Region entstehen, welches das touristische Angebot und das Verhalten der Gäste prägt (vgl. Moll 1995. S. 19f.).



**Abbildung 3: Erfolgsfaktoren für Tourismus in ländlichen Räumen**

Quelle: eigene Darstellung nach Steinecke 2006, S.210

Abbildung 3 zeigt die zentralen Bestandteile und damit die Erfolgsfaktoren des Tourismus im ländlichen Raum. Die Wiederherstellung des dörflichen Ortsbildes kann durch die Restaurierung von Gebäuden erreicht werden. Der Ausbau der Infrastruktur sollte Informationszentren und Wander- und Radwege beinhalten, sowie Indoor-Einrichtungen. Sinnvolle räumliche Einheiten und eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den

administrativen Ebenen vereinfachen eine professionelle Tourismusorganisation. Innenmarketing und Kooperationen zu angrenzenden Gemeinden und Landkreisen tragen zur Stärkung des regionalen Tourismusbewusstseins bei. Um die Kulturlandschaft zu erhalten, sollten traditionelle Nutzungen beibehalten werden. Für ein zielgruppenorientiertes Marketing sind laufende Marktbeobachtungen und die Gestaltung spezieller Angebote für Familien oder Senioren etc. notwendig. Um das Unterkunfts- und Gastronomieangebot regionaltypisch einzurichten, können die Architektur, sowie die Mahlzeiten darauf abgestimmt werden (vgl. Steinecke 2006, S.210).

Die Strukturprobleme des ländlichen Raums können nicht durch eine flächenhafte touristische Entwicklung in den betroffenen Räumen gelöst werden. Die anhand Abbildung 3 aufgezeigten Erfolgsfaktoren müssen konsequent umgesetzt werden, um eine langfristige touristische Entwicklung in ländlichen Räumen zu schaffen (vgl. Moll 1995, S.28).

### 3.3 Das Lesachtal als Beispiel für Sanften Tourismus

Das Beispiel Lesachtal wurde für diese Arbeit ausgewählt, da es als „Europas naturbelassenstes und umweltfreundlichstes Tal“ ausgezeichnet wurde. Die internationalen Naturfreunde wählten es außerdem zur Landschaft des Jahres 1995/96. Das Lesachtal liegt im Bezirk Hermagor im österreichischen Bundesland Kärnten. Es erstreckt sich über 20 Kilometer in West-Ost-Richtung parallel zur Staatsgrenze zwischen Österreich und Italien (vgl. Verkehrsamt Lesachtal o.J., S. 3f.).

Das Angebot des Tourismus im Lesachtal ist umweltschonend gestaltet und der Idee des Sanften Tourismus entsprechend. Anhand Tabelle 3 werden die touristischen Angebote des Lesachtals im Sommer und im Winter verglichen.

**Tabelle 3: Sanfte touristische Angebote im Lesachtal im Sommer und im Winter**

Touristische Angebote im Sommer	Touristische Angebote im Winter
- Wandern	- Schneeschuhwandern
- Rad / Mountainbike	- Skitouren
- Fischen	- Rodeln
- Wassererlebnisse (Schwimmen, Raften)	- Eissport
- Golfen (auf landwirtschaftlicher Nutzfläche)	- Langlauf
- Kulinarisches im Sommer (Regionales Gemüse)	- Kulinarisches im Winter (Regionales Fleisch)
- Reiten	

Quelle: eigene Darstellung nach Lesachtal o.J.

Die durch Tabelle 3 dargestellten Angebote zeigen, dass Tourismus im Lesachtal auch bei Angeboten nachhaltig gestaltet ist, die eigentlich nicht dem Leitbild der Nachhaltigkeit

entsprechen. Für die Tätigkeiten im Winter wurde auf moderne Aufstiegshilfen und künstliche Beschneiungsanlagen ganz bewusst verzichtet, um sie so naturnah wie möglich zu machen. Die Schneeschuhwanderungen und Skitouren werden von ortskundigen Führern begleitet, die Ausrüstung für die Touristen wird von ansässigen Betrieben gestellt (vgl. Verkehrsamt Lesachtal o.J., S. 13).

Das Sommerangebot Golfen findet auf einem Platz statt, der weder Grabungsarbeiten noch künstliche Eingriffe in die Natur verursacht hat. Der Golfplatz befindet sich auf landwirtschaftlicher Nutzfläche und geht über Felder und Weideland. Die Fischerei ist ebenfalls nachhaltig gestaltet. Es gibt keinen starken Befischungsdruck und an den Bächen mit Angelplätzen muss es mindestens einen einmündenden Nebenbach geben, in dem der Nachwuchs der Fische behütet wird. Die Bauern erhalten durch ihre landwirtschaftliche Arbeit die vorhandene Kulturlandschaft und verkaufen ihre selbst hergestellten Produkte in der ganzen Region (vgl. Lesachtal o.J.).

Somit zeigt sich, dass Sanfter Tourismus als Leitbild im Lesachtal umgesetzt wurde und es als Vorbild für ländliche Regionen und Massentourismusgebiete dienen kann.

## **4. Das Untersuchungsgebiet**

---

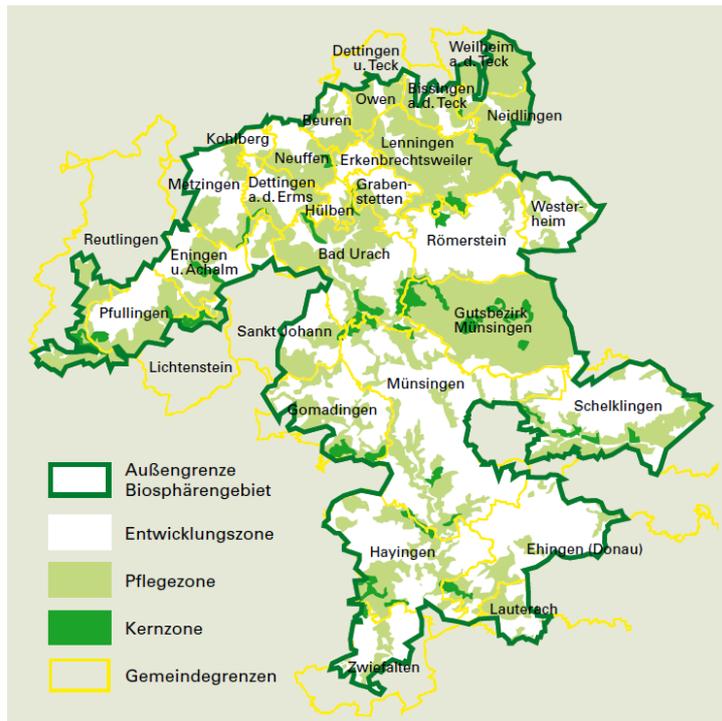
In diesem Kapitel soll das Untersuchungsgebiet vorgestellt werden. Es beinhaltet das Biosphärengebiet Schwäbische Alb und den sich darin befindenden ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen. Die Begriffe Biosphärengebiet und Biosphärenreservat haben dieselbe Bedeutung, im Fall der Schwäbischen Alb hat sich das Land Baden-Württemberg für den Namen Biosphärengebiet entschieden, was für diese Arbeit insgesamt übernommen wird.

### **4.1 Das Biosphärengebiet Schwäbische Alb**

---

Das Biosphärengebiet Schwäbische Alb wurde im Jahr 2008 eingerichtet und bekam 2009 die Anerkennung der UNESCO (Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation). Abbildung 4 zeigt eine Übersichtskarte des Gebietes.

Es liegt ca. 50 Kilometer südöstlich der Landeshauptstadt Stuttgart und erstreckt sich mit



**Abbildung 4: Übersichtskarte des Biosphärengebiets Schwäbische Alb**

Quelle: Geschäftsstelle Biosphärengebiet beim Regierungspräsidium Tübingen 2008, S.16

einer rund 40 Kilometer langen Nord-Süd-Ausdehnung vom Albvorland bis an die Donau im Süden. Das Schutzgebiet umfasst 85.300 Hektar. Insgesamt sind 29 Städte und Gemeinden, die Regierungsbezirke Tübingen und Stuttgart und die Landkreise Alb-Donau-Kreis, Esslingen und Reutlingen am Biosphärengebiet Schwäbische Alb beteiligt (vgl. Rein 2009, S.1).

Die Hang- und Schluchtwälder, die Streuobstwiesen, die geologischen Attraktionen, die historischen Stätten und die traditionelle Kulturlandschaft mit ihren Wacholderheiden, Magerrasen und Wäldern kenn-

zeichnen die Region (vgl. Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb 2009, S. 4).

#### 4.1.1 Bedeutung von Biosphärengebieten

Biosphärengebiete sind großflächige, repräsentative Ausschnitte von Natur- und Kulturlandschaften. Sie dienen als Modellregionen, in denen das Zusammenleben von Mensch und Natur beispielhaft entwickelt und erprobt wird. Durch sie soll aufgezeigt werden, wie sich Aktivitäten im Bereich der Wirtschaft, der Siedlungstätigkeit und des Tourismus zusammen mit den Belangen der Natur und der Umwelt gemeinsam fortentwickeln können (vgl. Ständige Arbeitsgruppe der Biosphärenreservate in Deutschland 1995, S. 5f.).

Die UNESCO weist aufgrund des Programms „Der Mensch und die Biosphäre“ seit 1976 weltweit Biosphärengebiete aus. Ziel ist der Aufbau eines weltweiten Gebietssystems, das sämtliche Landschaftstypen der Welt in Biosphärengebieten enthält. Für die Festlegung der Gebiete wurden Kriterien beschlossen. Sie sollen die Qualität der Biosphärengebiete sichern, sowie neue Gebiete und ihre Entwicklung überprüfen (vgl. Deutsches

Nationalkomitee für das UNESCO Programm „Der Mensch und die Biosphäre“ 2007, S. 4f.).

Insgesamt gibt es weltweit 580 UNESCO-Biosphärengebiete, 15 davon sind in Deutschland (vgl. UNESCO 2011).

#### 4.1.2 Räumliche Gliederung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb

Die Kriterien für Biosphärengebiete beinhalten eine räumliche Gliederung in drei unterschiedliche Zonen. Tabelle 4 stellt die Zonierung vor und beschreibt das Ziel, das in der jeweiligen Zone erreicht werden soll.

**Tabelle 4: Zonierung eines Biosphärengebiets**

Zonierung	Ziel der Zone
Kernzone	Schutz der Naturlandschaft
Pflegezone	Erhalt historisch gewachsener Kulturlandschaften
Entwicklungszone	Erarbeitung von modernen, naturverträglichen Wirtschaftsweisen

Quelle: eigene Darstellung nach Erdmann, Frommberger 1999, S.12

Die Kernzone stellt einen möglichst unbeeinflussten Naturzustand dar. Sie darf weder forstlich genutzt, noch anderweitig bewirtschaftet werden. Der Schutz natürlicher und naturnaher Lebensräume steht im Vordergrund. Menschen sind jedoch nicht komplett ausgeschlossen, das Betreten auf ausgeschriebenen Wegen ist erlaubt, die Jagd ist in eingeschränkter Weise möglich (vgl. Ständige Arbeitsgruppe der Biosphärenreservate in Deutschland 1995, S. 12).

Im Biosphärengebiet Schwäbische Alb gibt es 26 verschiedene kleine Kernzonen. Sie beinhalten die Schlucht-, Hang-, Buchen- und Hangschuttwälder des Albtraufs und die Kuppenwälder der Kuppenalb (vgl. Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg 2007, S.9).

Das Ziel der Pflegezone stellt die Erhaltung und Pflege von Ökosystemen dar, die durch menschliche Nutzung entstanden oder beeinflusst sind. Kulturlandschaften, die Lebensräume für naturraumtypische und bedrohte Tier- und Pflanzenarten bieten, sollen erhalten werden (vgl. Erdmann, Frommberger 1999, S.13).

Im Biosphärengebiet Schwäbische Alb gehören weite Teile des ehemaligen Truppenübungsplatzes Münsingen, das große Lautertal und das Lenninger Tal zur Pflegezone (vgl. Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb 2009, S. 15). Dabei handelt es sich vor allem um Wald- und Offenlandflächen (vgl. Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg 2007, S.10).

In der Entwicklungszone steht der wirtschaftende Mensch im Vordergrund. Diese Zone soll der Bevölkerung als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum dienen. Der Mensch soll in dieser Zone seinen Lebensraum nutzen, ohne ihn zu zerstören. Die Themen natur- und sozialverträglicher Tourismus und erneuerbare Energien werden in der Entwicklungszone aufgegriffen (vgl. Ständige Arbeitsgruppe der Biosphärenreservate in Deutschland 1995, S. 13).

Zu der Entwicklungszone des Biosphärengebiets Schwäbische Alb gehören alle Städte und Gemeinden mit ihren Siedlungs- und Gewerbebereichen und der dazugehörigen Infrastruktur, aber auch Flächen mit ökologisch geringerem Wert (vgl. Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb 2009, S.15).

## **4.2 Der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen**

---

Der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen ist das Planungsgebiet dieser Arbeit. In den nachfolgenden Punkten wird das Gebiet mit seiner Lage, den Problemen, der Geschichte und der bisherigen touristischen Nutzung beschrieben.

### **4.2.1 Lage, Abgrenzung und Probleme**

---

Der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen liegt auf der Mittleren Schwäbischen Alb. Er ist 67 Quadratkilometer groß und hat eine Ost-West-Ausdehnung von 11 Kilometern. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt sechs Kilometer (vgl. Hühn 1982, S.8).

Das Gebiet ist von den Städten und Gemeinden Münsingen-Trailfingen, Münsingen-Auingen, Münsingen-Böttingen, Herolstadt-Ennabeuren, Laichingen-Feldstetten, Römerstein-Zainigen sowie Bad Urach-Hengen umgeben.

Von 1895 bis 2005 wurde das Gebiet als militärischer Übungsplatz genutzt. Dadurch blieb es, als eines der letzten großen Gebiete Baden-Württembergs weitgehend frei von Siedlungen, Straßenbau, Stromleitungen, Flurbereinigung und intensiver Landwirtschaft. Zahlreiche seltene Tiere und Pflanzen konnten sich fast ungestört von menschlichen Einflüssen ansiedeln. Durch die Beweidung von Schafen wird eine parkartige Weidelandschaft erhalten, wie sie im 19. Jahrhundert auf der Schwäbischen Alb üblich war (vgl. Künkele 2007, S.7).

Die meisten Flächen des ehemaligen Truppenübungsplatzes liegen in der Pflegezone des Biosphärengebiets, geschützte Waldflächen liegen in der Kernzone. Durch die europäische Naturschutzkonzeption Natura 2000 sind 95 % der Fläche als Fauna-Flora-Habitat und EG-Vogelschutzgebiet geschützt (vgl. Künkele 2007, S. 119).

Das große Problem dieser einzigartigen Landschaft ist, dass sich aufgrund der militärischen Nutzung noch lebensgefährliche Munitionsreste und Kampfmittelbelastungen im Boden befinden. Da die Bundeswehr erst ab 1992 die nicht explodierten Munitionen dokumentierte, muss auf der gesamten Fläche mit unerkanntem und explosionsfähigem Material gerechnet werden. Ca. 3,9 Millionen Kampfmittelreste, darunter 500.000 Blindgänger mit Zündern, befinden sich auf dem Gebiet. Schäfer, Förster und Waldarbeiter entdecken bei ihren Touren durch das Gebiet des Öfteren Blindgänger, darunter auch scharfe Munition. Mindestens zwei Mal pro Jahr finden Sprengungen statt, die von Fachfirmen ausgeführt werden. Einen Quadratmeter Fläche von den Munitionsresten zu befreien, kostet rund 50 Euro. Der Boden muss dabei bis zu einer Tiefe von drei Metern umgegraben werden, wodurch der gesamte Bewuchs vernichtet wird (vgl. Bundesforst Hauptstelle Meßstetten 2008).

Der ehemalige Truppenübungsplatz darf aus Sicherheitsgründen von Besuchern nur auf ausgeschriebenen Wegen betreten werden, damit eine Gefährdung ausgeschlossen wird.



**Abbildung 5: Beschilderung der Wege auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz**

Quelle: eigene Aufnahmen, Datum: 29.05.2012

Abbildung 5 zeigt die Beschilderung der begehbaren Wege auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz. Diese Schilder stehen an den Rändern der Wege. Des Weiteren sind die begehbaren Wege mit gelb markierten Pfählen oder mit gelben Rauten ausgeschildert.

Eine Eröffnung weiterer Wege gestaltet sich aus haftungsrechtlichen Gründen und naturschutzfachlichen Aspekten schwierig. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ist der Besitzer des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Seit 2005 gehört dazu auch die Bundesforstverwaltung, welche die Geländebetreuung auf den Liegenschaften des Bundes übernimmt, wozu auch der ehemalige Truppenübungsplatz gehört (vgl. Bundesforst Hauptstelle Meßstetten 2008).

## 4.2.2 Die Geschichte

Der geschichtliche Hintergrund des ehemaligen Truppenübungsplatzes wird anhand der folgenden Übersichtstabelle (Tabelle 5) dargestellt. Dabei wurden nur wichtige Ereignisse herausgearbeitet, eine detailliertere Betrachtung wäre für diese Arbeit zu umfangreich.

**Tabelle 5: Geschichtlicher Hintergrund des ehemaligen Truppenübungsplatzes Münsingen**

<b>1891</b>	Erste Überlegungen für einen Truppenübungsplatz auf der Schwäbischen Alb
<b>1895</b>	Wilhelm II. verkündet die Errichtung eines Militärschießplatzes, im Oktober kommen die ersten Truppen
<b>1896</b>	Bau des Militärdorfs „Altes Lager“
<b>1911 - 1913</b>	Der Truppenübungsplatz dient der württembergischen Artillerie als Versuchsgelände zur Erprobung neuer Zünder
<b>1914</b>	Während des Ersten Weltkriegs ist der Truppenübungsplatz für neue Ausbildungs- und Einsatzeinheiten Durchgangsstation. Gleichzeitig entstehen in Münsingen große Kriegsgefangenenlager.
<b>Ab 1937</b>	Flächenvergrößerungen durch die intensive Nutzung des Platzes sind notwendig. Die Räumung des Dorfes Gruorn wird bekannt gemacht.
<b>1938</b>	Das Dorf Gruorn muss durch die Vergrößerung des Platzes vollständig geräumt werden.
<b>1942</b>	Das Gebiet wurde durch eine Verordnung des Reichsstatthalters zum gemeindefreien „Gutsbezirk Münsingen“ umgewandelt und war direkt dem Reich bzw. nachfolgend dem Bund untergestellt.
<b>1945</b>	Nach dem zweiten Weltkrieg geht der Besitz des Platzes von der Reichsarmee komplett an die Verwaltung der französischen Armee über.
<b>1957</b>	Erstmals üben wieder deutsche Soldaten auf dem Truppenübungsplatz, da das Verbindungskommando der Bundeswehr dort eingerichtet wurde.
<b>1960</b>	Durch ein gemeinsames Abkommen geht die hälftige Mitbenutzung an die deutschen Streitkräfte über.
<b>1981 - 1983</b>	Aussichtstürme werden für Übungen gebaut.
<b>1992</b>	Die deutsche Bundeswehr wird alleiniger Betreiber des Geländes.
<b>1996</b>	Das Militärdorf „Altes Lager“ wird unter Denkmalschutz gestellt.
<b>2002</b>	Durch die Strukturreform der Bundeswehr kommt es zu einem Auflösungsbeschluss des Münsinger Standorts.
<b>2004</b>	Der letzte scharfe Schuss fällt am 9. Dezember. Danach wird das Gebiet aufgeräumt.
<b>2005</b>	Die Truppen ziehen ab.
<b>2006</b>	Seit 13. April ist der ehemalige Truppenübungsplatz für die Öffentlichkeit zugänglich.

Quellen: Künkele 2007, S.95ff; Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb 2009; Lorenz, Deigendesch 1998, S.43 ff.

### 4.2.3 Bisherige touristische Nutzung

---

Das Tourismuspotenzial des ehemaligen Truppenübungsplatzes wird durch die gefährlichen Altlasten eingeschränkt.

Die touristische Nutzung beschränkt sich auf das ca. 45 Kilometer lange Wegenetz durch das Gebiet. Besucher kommen vor allem wegen der Stille und der einzigartigen, unzerschnittenen Landschaft (vgl. Künkele 2007, S. 121).

Die Besucher sind überwiegend Tagesgäste und Kurzurlauber, wie Familien mit Kindern sowie Altersgruppen über 50 Jahre. Sie kommen vor allem aus den Landkreisen Esslingen und Reutlingen, sowie aus dem Verdichtungsraum Stuttgart (vgl. Thamm 2005, S. 79 f.).

Nach der Öffnung für Besucher musste die touristische Infrastruktur mit dem Ziel der Besucherlenkung und –information ausgebaut werden. „Truppenübungsplatz-Guides“ wurden ausgebildet, vier Beobachtungstürme wurden gesichert und 18 Eingangstafeln errichtet. Eine Konzeption für barrierefreien Tourismus wurde erstellt und Informationsfaltblätter gedruckt. Im Jahr 2007 wurden auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz 352 Führungen durch Truppenübungsplatz-Guides durchgeführt, welche ca. 10.000 Besucher begleiteten (vgl. PLENUM-Team 2008, S. 42).

Abbildung 6 zeigt eine Karte für die touristische Nutzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes und die begehbaren Wege. Die aufgeführten Ausflugsziele für Besucher werden im Folgenden beschrieben.

Das Dorf Gruorn stand der Erweiterung des Truppenübungsplatzes im Weg und musste 1938 vollständig geräumt werden. Heute können Besucher das Dorfschulhaus, die restaurierte Stephanuskirche, den alten Friedhof und überwachsene Gebäuderümmen sehen (vgl. Künkele 2007, S. 95).

Das Alte Lager wurde ab 1896 als Barackenlager für die Kommandatur, die Garnisonsverwaltung und die üben Truppen genutzt. Die gepflegten Backsteinbauten sind einmalig in Deutschland und stehen deshalb unter Denkmalschutz (vgl. Künkele 2007, S. 95).

Als Nachnutzung des Alten Lagers wird momentan ein „Haus der Nachhaltigkeit“ geplant (vgl. PLENUM-Team 2008, S. 43).

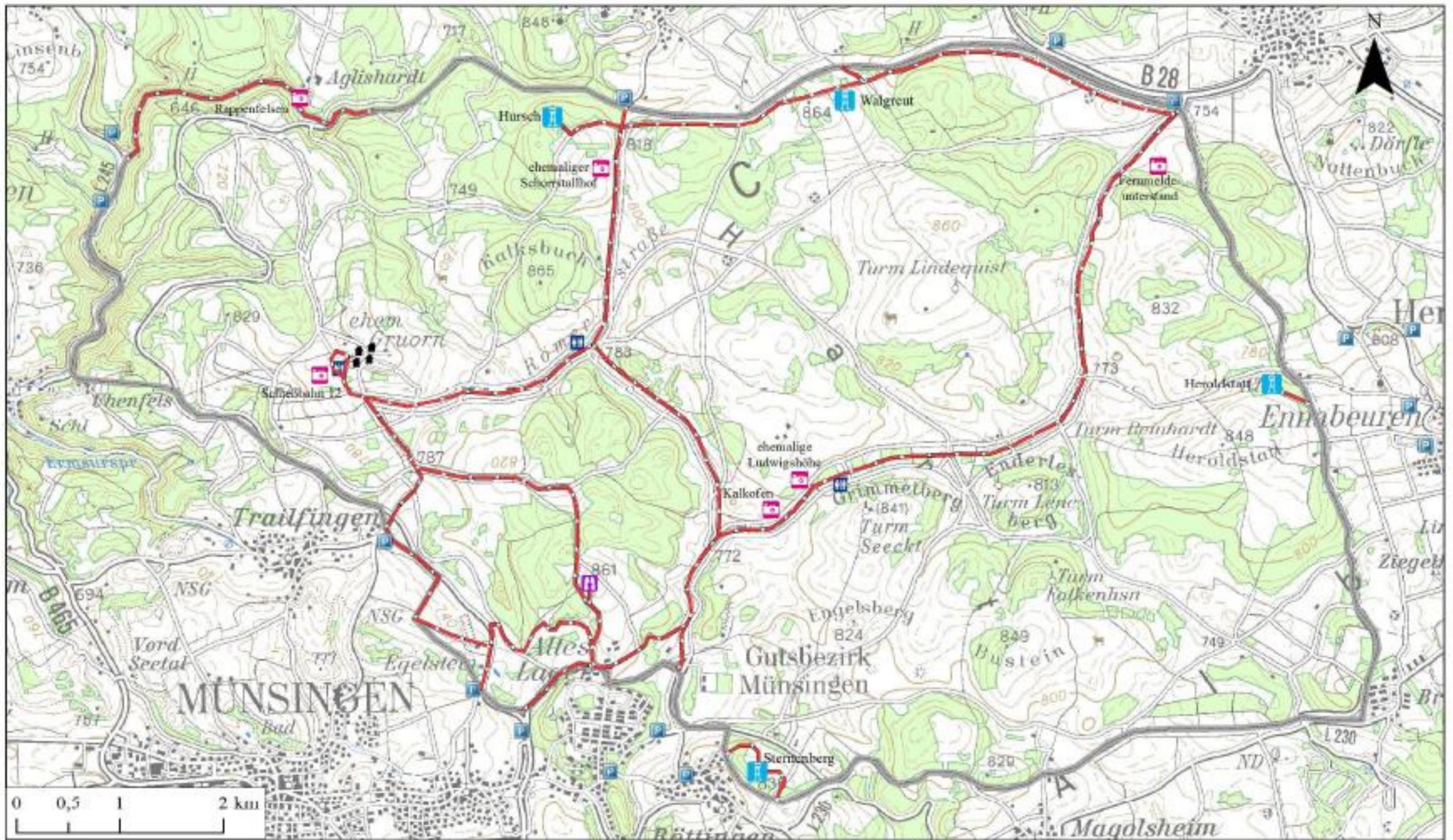


Abbildung 6: Touristische Nutzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes

Datengrundlage: Topographische Karte 1:100 000,  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg

Autor: Elena Müller, Datum: 02.08.2012

**Legende**

- |  |                         |  |                                 |
|--|-------------------------|--|---------------------------------|
|  | Schenswürdigkeiten      |  | WC                              |
|  | Aussichtspunkt Gänsewag |  | Parkplatz                       |
|  | Dorf Graorn             |  | Wegnetz                         |
|  | Aussichtstürme          |  | Grenze des Truppenübungsplatzes |

Die vier bestehenden Beobachtungstürme (Hursch, Waldgreut, Heroldstatt, Sternenberg) und der Aussichtspunkt Gänseweg sind auffällige Relikte der militärischen Zeit. Während der Nutzung des Platzes wurden in den Jahren 1981 bis 1983 moderne Stahl-konstruktionen für die Übungen gebaut. Die meisten davon wurden verkauft oder abgebaut, vier davon sind als Aussichtstürme für Besucher eingerichtet worden und können seit April 2007 besichtigt werden (vgl. Künkele 2007, S.96).

Die weiteren Sehenswürdigkeiten, die in Abbildung 6 eingetragen sind, beinhalten den Rappenfelsen, eine frühere Schießbahn, einen Kalkofen, die ehemalige Ludwigshöhe und einen einstigen Fernmeldeunterstand.

Insgesamt bietet der ehemalige Truppenübungsplatz viele Sehenswürdigkeiten für die Besucher. Die Erschließung dieser Angebote ist jedoch durch das vorgeschriebene Wegenetz eingeschränkt. Fußgänger können nicht alle Sehenswürdigkeiten an einem Tag erreichen, mit dem Fahrrad oder auf Inline-Skates wäre es möglich. In einer Konzeption über die zukünftige touristische Nutzung des ehemaligen Truppenübungsplatzes müssten diese Einschränkungen miteinbezogen werden. Sanfter Tourismus könnte als Leitbild für die Konzeption dienen. Dabei ist es wichtig, ein Projekt zu entwickeln, das sicherstellt, dass die Gäste die ausgeschriebenen Wege nicht verlassen, die vorhandenen Arten und Biotope geschützt sind, die Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt möglichst gering gehalten und alle Sehenswürdigkeiten miteinander verbunden werden. Eine Idee dafür wäre, dass die Besucher die ausgeschriebenen Wege mit einem Fort-bewegungsmittel durch Selbstantrieb oder Elektromotor befahren können. In der Konzeption dieser Arbeit wird als Fortbewegungsmittel auf dem ehemaligen Truppen-übungsplatz die Draisine ausgewählt, welche im folgenden Kapitel vorgestellt wird.

## **5. Die Draisine – ein nachhaltiges Tourismus- und Fortbewegungsmittel**

---

Dieses Kapitel thematisiert die Draisine, wobei zu Beginn ihre Erfindung als Laufmaschine und ihre Weiterentwicklung bis zur Solardraisine erläutert wird. Zudem wird die Situation von Draisinenbahnen in Deutschland untersucht. Insbesondere werden die Draisinenbahnen „Kochertalerlebnis“ in Sulzbach-Laufen im Landkreis Schwäbisch Hall und die „Südpfalz-Draisinenbahn“ in Bornheim im Landkreis Südliche Weinstraße mit den Unterpunkten Konzept, Umsetzung, Besucherzahlen, Vermarktung, Fördermittel und Zukunftsplänen beschrieben.

## 5.1. Die Erfindung der Draisine und ihre Zukunft

Der Erfinder der Draisine ist Karl Friedrich Freiherr von Drais. Ihm kann man zahlreiche mechanische Erfindungen zuschreiben, die größte Bekanntheit erlangte er durch die Erfindung der Laufmaschine. Im Jahr 1842 entwickelte Freiherr von Drais daraus ein vier-rädriges Gleisfahrzeug für den Schienenbetrieb der Staatseisenbahn. Dieses Fahrzeug wurde nach ihm als Draisine benannt (vgl. Sternal 2011, S. 18 f.).



**Abbildung 7: Handhebel- und Fahrradraisine**

Quelle: [http://www.erlebnisbahn-ratzeburg.de/archiv/bilder/2005/P9280067\\_2048x1536.jpg](http://www.erlebnisbahn-ratzeburg.de/archiv/bilder/2005/P9280067_2048x1536.jpg) und eigene Aufnahme am 02.06.2012

Der Antrieb der Draisine geschah über eine Wippe, die man nach vorn stoßen und wieder zu sich zurückziehen musste. Diese Art ist heute als Handhebeldraisine bekannt. Das linke Bild von Abbildung 7 zeigt eine Handhebeldraisine. Da das Bedienen sehr anstrengend war, wurden weitere Draisinen entwickelt und gebaut, wie z.B. die Fahrrad-Draisine, welche auf dem rechten Bild der Abbildung 7 dargestellt ist. Diese Draisine hat Pedale für die Fortbewegung und kann je nach Nutzung eine unterschiedliche Anzahl an Satteln besitzen (vgl. Balzan o.J., S.5).

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurden Draisinen für Kontroll- und Reparaturfahrten auf Schienen von Bahnarbeitern genutzt. Da der Selbstantrieb für die Inspektionsfahrten zu mühsam war, wurden einfache Motor-Draisinen entwickelt, was eine Verdrängung bzw. Verschrottung der Draisinen ohne Antrieb zur Folge hatte (vgl. Balzan o.J., S.5).

Für den Tourismus wiederentdeckt wurden Draisinen Mitte der 1980er Jahre. In den letzten 10 Jahren wurden sie auf stillgelegten Bahnstrecken eingesetzt und werden bei den Besuchern immer beliebter. Die meisten Draisinenbahnen bieten ihren Gästen nur Fahrradraisinen an, da diese einfacher zu bedienen sind als Handhebeldraisinen (vgl. Bauer 2006, S.6).

Um die Anstrengungen beim Bedienen der Draisinen noch zu vereinfachen gibt es Weiterentwicklungen, die die Zukunft der Draisine prägen.

Die Firma „Play team“ (siehe 6.3.2) stellt eine Elektrodraisine her. Diese ermöglicht durch die Zuschaltung eines Elektromotors eine zusätzliche Unterstützung des Fahrbetriebs. Der Elektromotor wird durch das Treten der Pedale aktiviert, sobald der Fahrer mit Treten aufhört oder die Bremse betätigt, wird der Motor abgeschaltet (vgl. Play team 2010).

Die Firma „mobikon, Riemann & Schulze GbR“ hat ein Konzept für eine Solardraisine entworfen. Abbildung 8 zeigt den Entwurf dieser Draisine. Sie ist mit einem solar-gespeisten



**Abbildung 8: Solardraisine der Firma „mobikon“**

Quelle: <http://www.mobikon.de/downloads/Flyer-mobikon-Solardraisinen-2010.pdf>

Elektromotor ausgestattet, was nur einen minimalen Kraftaufwand der Fahrer fordert. Die Solarmodule befinden sich auf dem Dach der Draisine. Mit dieser Draisine kann eine Geschwindigkeit von bis zu 30 Kilometer pro Stunde erreicht werden (vgl. mobikon, Riemann, Schulze GbR. 2010).

Diese Weiterentwicklungen vereinfachen die Benutzung der Draisine. Vor allem für Strecken mit Steigungen können sie eingesetzt werden. Die Zukunft der Draisine wird durch die Nutzungsnachfrage und die Besucherzahlen der Draisinen-

bahnen bestimmt. Wenn diese in den folgenden Jahren weiter zunehmen, können weitere Neuerungen und Weiterentwicklungen der Draisine stattfinden.

## 5.2 Draisinenbahnen in Deutschland

---

In der Bundesrepublik Deutschland wurden seit der Erfindung der Eisenbahn insgesamt fast 73.000 Kilometer Schienenstrecken verlegt. Fast ein Drittel dieser Strecken wurde bis heute stillgelegt (vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2012, S.7).

Die meisten dieser stillgelegten Strecken werden als Radwege umgebaut. In den letzten Jahren entwickelte sich durch Draisinenbahnen eine weitere Nachnutzung der stillgelegten Strecken. In einigen Europäischen Ländern wurden Draisinenbahnen als touristische Angebote schon in den frühen 1990er Jahren eingesetzt, vor allem in Schweden, Finnland, Frankreich und Polen. In Deutschland eröffneten die ersten Draisinenbahnen 1996 in Brandenburg und 1998 in Schleswig-Holstein (vgl. Brauckmann 2011, S. 2).

Die Eisenbahninfrastrukturen, die von Draisinenbetrieben genutzt werden, müssen durch förmliche Verfahren stillgelegt werden. Paragraph 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) besagt, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen dauerhaft eingestellt werden können, wenn der Betrieb nicht mehr zugemutet werden kann und sie nicht verkauft oder verpachtet werden können. Die Stilllegung muss von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt werden (vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz 1993, S.14).

Da Draisinenfahrten nicht der Eisenbahnverkehrsleistung zugeordnet werden können, ist der Ausgangspunkt bei der Umsetzung eines Draisinenprojekts die Frage nach der Genehmigung. Diese kann u.a. über das Gewerbe-, das Landesseilbahngesetz oder als Bahnen besonderer Bauart erteilt werden. Des Weiteren muss die Verantwortung für die Betriebssicherheit, die Zuständigkeit für die Aufsicht und die rechtliche Situation an Kreuzungen geklärt werden. Eine Mischnutzung von Eisenbahnen und Draisinen ist aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht erlaubt. Bei Draisinenfahrten auf einer nicht stillgelegten Strecke würde sich die Rechtsgrundlage sowie die rechtlichen Gegebenheiten an Kreuzungen verändern und den Wegfall des Vorrangs der Schienenfahrzeuge bewirken. Ausnahmen können bei nichtgewerblichen Draisinenfahrten zu besonderen Anlässen in einem abgegrenzten Bereich innerhalb eines Bahnhofs erteilt werden. Dabei dürfen historische Bahnfahrzeuge unter der Aufsicht eines Betriebsbeamten präsentiert werden, ohne öffentliche Wege zu kreuzen, um eine wechselseitige Gefährdung zwischen Draisine und Eisenbahn auszuschließen<sup>1</sup>.

Die touristische Nachnutzung stillgelegter Strecken durch Draisinen bietet einen langfristigen Erhalt der Streckeninfrastruktur und verhindert die Streckenentwidmung. Durch Draisinenbahnen können vorhandene Bahnanlagen genutzt werden, wobei die Option auf eine Reaktivierung der Eisenbahninfrastruktur gesichert ist<sup>2</sup>.

Innerhalb der Jahre 2004 bis 2009 hat sich die Zahl der Draisinenstrecken in Deutschland vervielfacht. Im Jahr 2009 waren ca. 450 Kilometer Gleise durch Draisinen nutzbar. Die Schienenstilllegungen fanden vor allem in abgelegenen ländlichen Regionen statt (vgl. Bölsche 2009).

---

<sup>1</sup> Informationen aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 18.04.2002

<sup>2</sup> Informationen von Herr Tauchert, Interessengemeinschaft Draisinenfahrten am 17.07.2012

Tabelle 6: Draisinenbahnen in Deutschland

Bundesland	Name der Draisinenbahn	Strecke (Startpunkt – End- bzw. Wendepunkt)	Streckenlänge	Nummer in der Karte
<b>Baden-Württemberg</b>	Kochertalerlebnis – Kanu und Draisine	Laufen - Untergröningen	4 km	1
<b>Berlin und Brandenburg</b>	Erlebnisbahn Templin	Templin - Fürstenberg / Templin - Prenzlau	28 km / 33 km	2
	Erlebnisbahn Zossen	Zossen - Jüterbog	25 km	3
	Draisinenbahn Kremmen	Kremmen - Germendorf	8 km	4
	Draisinenbahn Mittenwalde	Mittenwalde – Motzen / Mittenwalde - Krummensee	11,5 km / 10,5 km	5
	Draisinenbahn Tiefensee	Tiefensee - Sternebeck	11,5 km	6
<b>Hessen</b>	Eder-Draisine	Affoldern - Hemfurth	2 km	7
	Wehretal-Draisine	Bischhausen – Waldkappel	2 km	8
	Solardraisine-Odenwald	Mörtenbach – Wald Michelbach	11 km	9
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	Naturpark-Draisine	Dargun - Salem	17 km	10
	Draisinentour in Mecklenburg	Karow – Borkow / Waren - Schwinkendorf	23 km / 13 km	11
<b>Nieder-sachsen</b>	Draisinenspaß Extertalbahn Rinteln	Rinteln - Alverdissen	18 km	12
	Kleinbahn Wathlingen	Wathlingen - Ehlershausen	12,7 km	13
	IG Draisine Elbtalaue	Alt Garge - Bleckede	6 km	14
	Hasetal Touristik GmbH	Fürstenau - Nortrup / Quakenbrück - Fürstenau	17 km / 8 km	15
	Draisinenspaß Ammerland	Westerstede - Ocholt	7 km	16
	Draisinenbahn Ostereistedt	Wilsted – Zeven	20 km	17
	Kultur-Bahnhof Bodenwerder	Buchhagen - Dielmissen	5 km	18

	Böhmetalbahn	Hollige - Altenboitzen	2 km	19
<b>Nordrhein- Westfalen</b>	Grenzland- Draisine	Kranenburg – Kleve / Kranenburg – Groesbeek (Niederlande)	20 km / 11 km	20
	Auenland- Draisinen	Rahden – Hann. Ströhen	14 km	21
	Wuppertrail	Dahlhausen - Beyenburg	8,5 km	22
	Rail & Bike Hohes Venn	Kaltenherberg – Sourbrodt (Belgien)	7 km	23
<b>Rheinland- Pfalz</b>	Draisinenbahn Pfälzer Bergland, Glantal- Draisinentour	Altenglan - Staudernheim	40 km	24
	Südpfalz- Draisinenbahn	Bornheim - Lingenfeld	13 km	25
	Draisinenbahn Aartalbahn	Diez - Michelbach	19 km	26
<b>Saarland</b>	Warndt-Express	Grube Warndt, Karlsbrunn - Völklingen-Wehrden	12 km	27
<b>Sachsen- Anhalt</b>	Freie Bergbau- und Erlebnisbahn	Vockerode - Oranienbaum	5,5 km	28
<b>Schleswig- Holstein</b>	Erlebnisbahn Ratzeburg	Ratzeburg - Hollenbeck	13 km	29
	Draisinentour Nordfriesland	Leck - Unafthen	46 km	30
	Marschenbahn Draisine	Marne – St. Michaelisdonn	9 km	31
	Draisinen Freunde Mittelholstein	Neumünster - Wankendorf	12 km	32
<b>Thüringen</b>	Eichsfelder Kanonenbahn	Lengsfeld unterm Stein- Küllstedt	13 km	33
	Max und Moritz Erlebnisbahn mit Draisinen	Schmiedefeld - Ernstthal	23 km	34

Quelle: eigene Erhebungen

Da eine ausführliche Beschreibung jedes einzelnen Draisinenbetriebs hier nicht möglich ist, erfolgt eine zusammenfassende Betrachtung der Draisinenstrecken in Deutschland anhand Tabelle 6. Diese zeigt die Start- und Wende- / Endpunkte, sowie die Streckenlängen der Draisinenbahnen nach Bundesländern geordnet (Stand Juli 2012). Die Nummern der letzten Spalte zeigen die Lage der Draisinenbahn in Abbildung 9, welche die Verteilung der Draisinenbahnen in Deutschland darstellt.

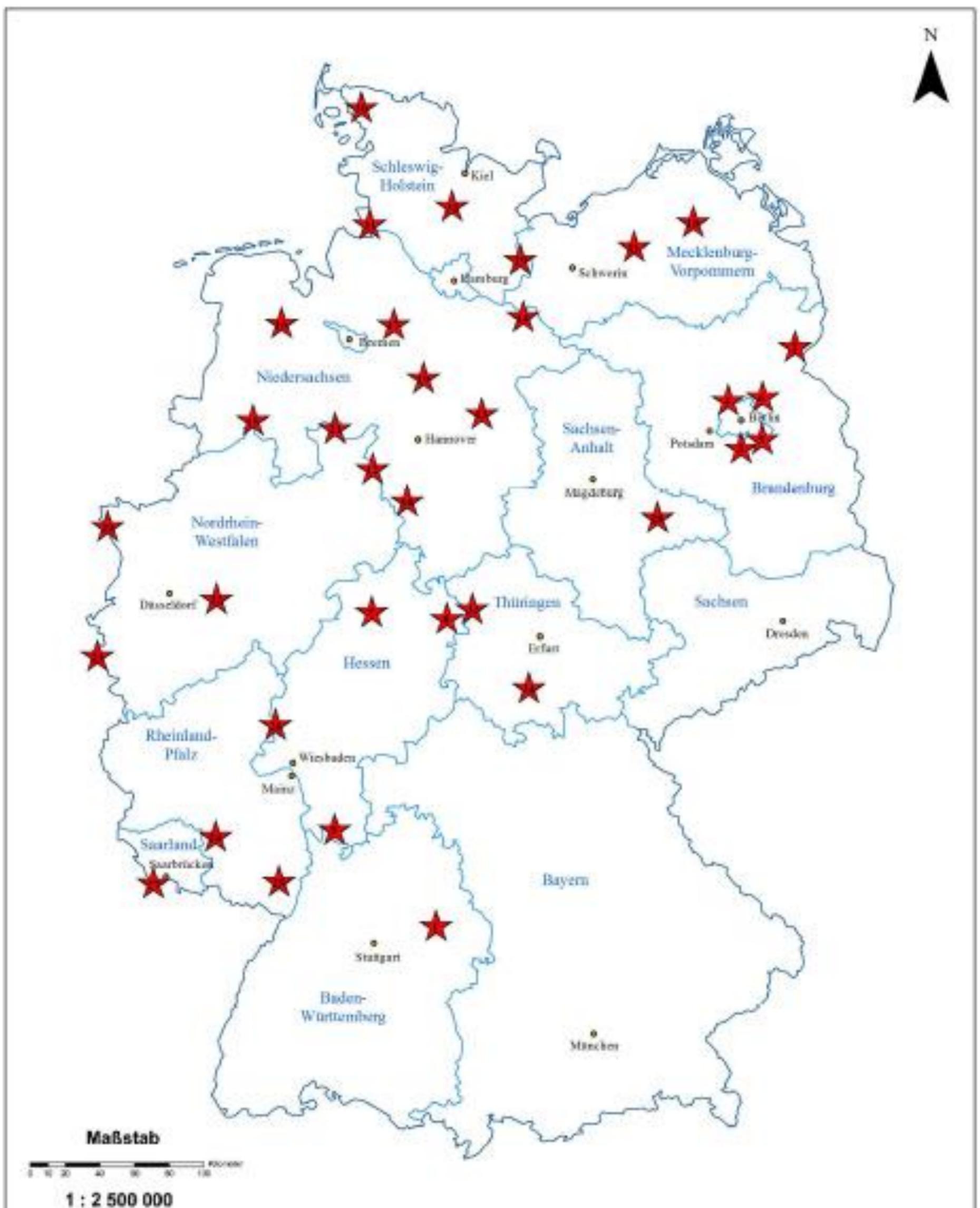


Abbildung 9: Verteilung der Draisinenbahnen in Deutschland

Datengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Autor: Elena Müller, Datum: 30.07.2012

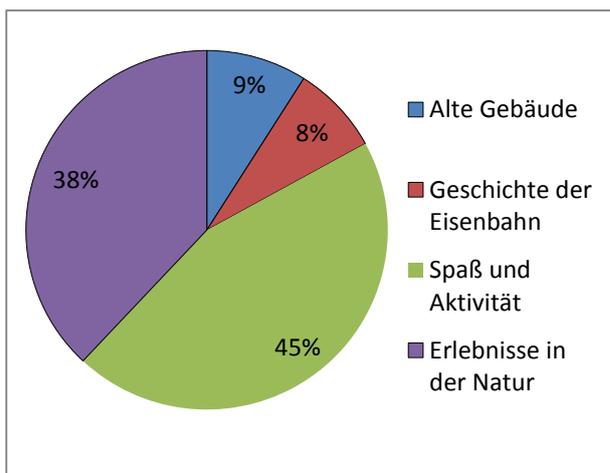
**Legende**

- ★ Draisinenbahn
- Landeshauptstadt
- Grenzen der Bundesländer
- Deutschland

Diese Darstellungen wurden durch Internetrecherchen und einige schriftliche Befragungen der Draisinenbetreiber erstellt.

Das Bundesland Niedersachsen hat mit acht Draisinenbahnen das größte Angebot in Deutschland. Danach folgen die Bundesländer Berlin, Brandenburg mit fünf, Schleswig-Holstein sowie Nordrhein-Westfalen mit vier Draisinenbahnen, Rheinland-Pfalz und Hessen bieten jeweils drei Angebote für Draisinenfahrten an. Bei den restlichen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen liegt die Anzahl der Draisinenbahnen bei zwei und in Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt sowie Saarland befindet sich jeweils nur eine Draisinenstrecke. In Bremen, Hamburg, Sachsen und Bayern sind keine Draisinenstrecken vorhanden.

Dass Draisinenbahnen erfolgreiche Touristenattraktionen in Deutschland sind, zeigen steigende Besucherzahlen. Im Jahr 2010 besuchten ca. 250.000 Menschen eine Draisinenbahn. Da in den letzten Jahren neue Draisinenbahnen eröffnet wurden, steigt auch die Konkurrenz untereinander. Neue Angebote müssen daher unterschiedlicher und professioneller gestaltet werden.



**Abbildung 10: Interessen der Besucher einer Draisinenbahn**

Quelle: eigene Darstellung nach Brauckmann 2011, S. 5

Anhand einer Studie im Jahr 2011 wurden Besucherbefragungen bei den Draisinenbahnen „Erlebnisbahn Ratzeburg“ und der „Naturpark-Draisine Dargun“ durchgeführt. Dabei sollte herausgefunden werden, was die Besucher der Draisinenbahnen interessiert. Abbildung 10 stellt die Ergebnisse dar. Es zeigt sich, dass die Besucher vor allem Spaß haben, aktiv sein und Erlebnisse in der Natur erfahren wollen. Das Interesse der Besucher an alten Gebäuden und der Eisenbahn-Geschichte ist dagegen eher gering (vgl. Brauckmann 2011, S. 5).

Eisenbahn-Geschichte ist dagegen eher gering (vgl. Brauckmann 2011, S. 5).

Die Entwicklungschancen für Draisinenbahnen liegen vor allem in Süddeutschland, wobei zukünftige Projekte neue Ideen entwickeln müssen. Die Angebote müssen Verbindungen mit regionalen Besonderheiten eingehen, um ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen. Das kann ein Haltepunkt mit dem Ausblick auf einen charakteristischen Landschaftsraum oder die Kooperation mit regionalen Akteuren sein. Künftige Betreiber müssen deshalb neue, innovative Konzepte entwickeln, um Draisinenbahnen als Teil des Sanften Tourismus in Deutschland zu etablieren (vgl. Bauer 2005, S.13f.).

### 5.3 Die Draisinenbahn Kochertalerlebnis in Sulzbach-Laufen

Die Draisinenbahn Kochertalerlebnis befindet sich in Sulzbach-Laufen im Landkreis Schwäbisch Hall. Sie wurde 2009 eröffnet und ist die einzige Draisinenbahn in Baden-Württemberg. Die Informationen wurden durch ein Expertengespräch am 02. Juni 2012 mit dem Gründer gewonnen. Die Erfahrungen anhand einer Testfahrt mit der Draisine wurden ebenfalls eingearbeitet.

#### 5.3.1 Das Konzept

Die Strecke der Kochertaldrasine ist insgesamt 8 km lang und liegt zwischen dem Kocher-Jagst-Radweg und dem Fluss Kocher. Sie befindet sich auf einem eingleisigen Abschnitt der ehemaligen Oberen Kochertalbahn, welche von 1903 bis 2005 als Stichbahn zwischen Gaildorf und Untergröningen in Betrieb war. Abbildung 11 stellt die Strecke der Draisinenbahn dar.

Das Konzept besteht aus dem Angebot der Fahrt mit einer Draisine und aus Kanufahren auf dem Kocher. Insgesamt stehen bei der Kochertaldrasine sechs Fahrraddraisinen mit einer Kapazität von 28 Plätzen pro Stunde zur Verfügung. Tabelle 7 beinhaltet das Angebot an Draisinen und die Preise.

**Tabelle 7: Angebot an Draisinen und Preise bei der Draisinenbahn Kochertalerlebnis in Sulzbach-Laufen**

Draisine	Anzahl der Personen		Preis in Euro
	mindestens	maximal	
Easy Rail Light	2	3	15
Easy Rail	2	4	20
Barrierefrei Rollstuhldräisine	3	4	20
2 x Railrunner XXL	2	5	25
Clubrail	2	7	35

Quelle: eigene Darstellung anhand des Expertengesprächs

Die Draisinenfahrten starten zur vollen Stunde im Ortsteil Sulzbach-Laufen. Jeweils zur halben Stunde muss die Draisine mit Hilfe eines Handhebels am Endpunkt der Strecke gewendet werden.



Während der Fahrt passiert man zwei Durchfahrtsstraßen. Da der Autoverkehr Vorfahrt hat, wurde die Draisinenstrecke mit Warnschildern und Schranken (siehe Abbildung 12)



**Abbildung 12: Schranke an einer Durchfahrtsstraße der Draisinenbahn Kochertal-erlebnis**

Quelle: eigene Aufnahme am 02.06.2012

gesichert, die von den Fahrern geöffnet werden müssen.

Es gibt auch das Angebot einer Sonderfahrt. Dabei kann die Draisine am Endpunkt festgebunden werden, die Besucher können einen Ausflug in die nähere Umgebung unternehmen und nach vereinbarter Zeit wieder zurückfahren.

### 5.3.2 Die Umsetzung

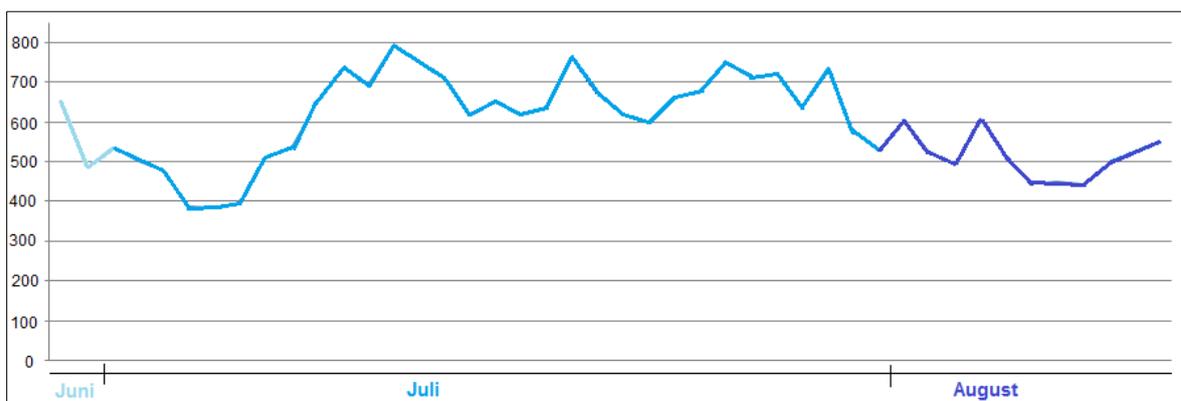
Die Genehmigung für die Draisinenbahn war durch bürokratische Hürden ein langer Prozess. Im Jahr 2007 wurde die Strecke, auf der die Draisinenfahrten stattfinden, stillgelegt und entwidmet und ein Großteil der Gleise entfernt. Die Betriebsgenehmigung konnte nur über die gesetzlichen Regelungen des Landeseseilbahngesetzes erreicht werden. Dieses besagt unter dem 3. Abschnitt für Vergnügungsbahnen, dass die Genehmigung für den Bau und Betrieb erteilt wird, wenn der Antragssteller zuverlässig ist, die technische Prüfung keine Beanstandung ergibt, das Vorhaben öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft und dem Vorhaben keine sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (vgl. Landeseseilbahngesetz 2004).

Für die übriggebliebene Strecke bekam der Besitzer einen Pachtvertrag über 15 Jahre. Um das Konzept der Draisinenbahn den Interessenten zu erläutern, wurde das Projekt vor der Gemeinde Sulzbach-Laufen vorgestellt. Gemeinsam mit dem Bürgermeister der Stadt besuchte der Besitzer eine bereits bestehende Draisinenbahn in Rheinland-Pfalz (siehe 5.4), um ihn von der Idee zu überzeugen und aufzuzeigen, dass durch die Umsetzung auch positive Effekte für das Umland entstehen. Mit der Draisinen-Herstellerfirma „play team“ (siehe 6.3.2) wurde eine Roadshow veranstaltet. Dabei stellt die Firma ihre hergestellten Draisinen vor und ermöglicht eine Probefahrt. Danach wurde ein Plan für die Umsetzung des Projekts entwickelt. Anfangs wurden die Draisinen auf Mietbasis angeschafft, um das Konzept zu testen, was im Gegensatz zu einem Kauf der Draisinen das Risiko minimiert. Im Jahr 2010 erstellte der Besitzer ein Finanzierungsmodell für den Kauf der Draisinen auf, wobei er den gesamten im Vorjahr erwirtschafteten Umsatz in den Kauf investierte. Das gesamte Investitionsvolumen für das Projekt lag bei ca. 100.000 Euro. Aktuell bietet die

Kochertaldrainenbahn 1,5 Arbeitsplätze, neben dem Besitzer arbeitet in den Sommerferien dort ein Ferienjobber.

### 5.3.3 Vermarktung

Für die Vermarktung der Kochertaldrainenbahn wendet der Eigentümer verschiedene Methoden an. Der Hauptfokus liegt bei dem Internetauftritt der Drainenbahn. Die Internetseite ist übersichtlich gestaltet und beinhaltet u.a. die Betriebszeiten, Buchungsmöglichkeiten und eine Wettervorhersage. Ebenfalls dargestellt ist ein Besucherzähler, der die Anzahl der Besucher der Internetseite beziffert. Anhand dieses Besucherzählers, der fast täglich von 28.06.2012 bis 16.08.2012 überprüft wurde, ist Abbildung 13 entstanden.



**Abbildung 13: Besucherzahlentwicklung der Internetseite der Drainenbahn Kochertalerlebnis ([www.kochertalerlebnis.de](http://www.kochertalerlebnis.de))**

Quelle: eigene Darstellung durch Zählung der Aufrufe von [www.kochertalerlebnis.de](http://www.kochertalerlebnis.de)

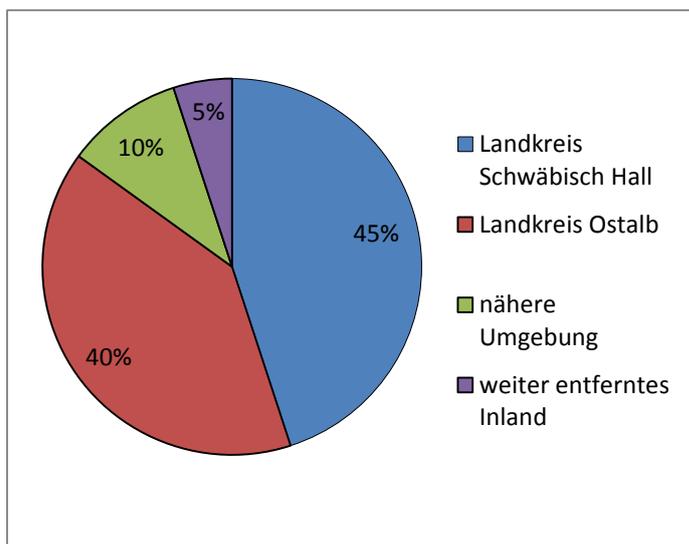
Im Untersuchungszeitraum besuchten durchschnittlich 591 Personen die Internetseite pro Tag. Abbildung 13 lässt erkennen, dass die Besucherzahlen der Internetseite vor allem im Juli hoch waren. Das liegt am Beginn der Sommerferien verschiedener Bundesländer. Die starke Abnahme zu Beginn des Julis kann durch schlechtes Wetter zu Stande kommen, wodurch sich Personen eher über Indoor-Einrichtungen als über die Drainenbahn im Internet informierten.

Die Vermarktung der Drainenbahn findet auch über Zeitungsberichte und -anzeigen statt. Für die Drainenbahn wurden u.a. in der Stuttgarter Zeitung, der Südwestpresse und in weiteren kleineren Zeitungen Berichte veröffentlicht. Kostengünstiger ist eine Anzeigenschaltung in regionalen Magazinen, wie z.B. das Regionale „Kuckuck-Magazin“ oder „Guckmal! ...nach Hohenlohe und Schwäbisch Hall“. Des Weiteren wurde für die Kochertaldrainse ein Flyer angefertigt, der in der Region verteilt wird. Ebenso wichtig wie die lesbare Vermarktung der Drainenbahn ist die mündliche Weitergabe der Besucher.

### 5.3.4 Besucherzahlentwicklung

Der Betrieb der Draisinenbahn findet im Sommer von Mitte April bis Mitte Oktober donnerstags und freitags ab 13 Uhr statt, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ab 11 Uhr. In den Pfingst- und Sommerferien ist täglich ab 11 Uhr geöffnet. Spezielle Termine können jedoch auch nach Vereinbarung abgemacht werden. Wenn an den Werktagen keine Reservierungen vorliegen, kann der Draisinenbetrieb eingestellt werden. Witterungsbedingt kann der Betrieb ebenfalls beendet werden, wenn keine Draisinen vorbestellt wurden. Im Winter findet kein Betrieb statt.

Die Besucherzahlen sind vor allem an Samstagen und Sonntagen hoch. In der Saison des



**Abbildung 14: Herkunft der Besucher der Draisinenbahn Kochertalerlebnis**

Quelle: eigene Darstellung anhand des Expertengesprächs

Jahres 2011 besuchten ca. 3000 Besucher die Draisinenbahn. Die Besucher kommen meist als Gruppen. Schulen buchen die Draisinen für Klassenausflüge und Firmen verbringen ihre Betriebsausflüge dort. Die Zahl der Reservierungen hängt stark vom Wetter ab. Insgesamt gesehen kann der Besitzer steigende Besucherzahlen pro Saison feststellen. Er rechnet damit, dass diese weiter zunehmen. Abbildung 14 zeigt das relativ begrenzte Einzugsgebiet der Besucher. Ver-

einzelt nutzen Besucher aus der näheren Umgebung, wie aus dem Schwarzwald die Draisinenbahn. Der Punkt weiter entferntes Inland beinhaltet einzelne Besucher aus Köln, Kaiserslautern sowie Norddeutschland. Diese Besucher verbringen jedoch meist Urlaub in der Region und reisen nicht extra für die Draisinenbahn an. Eine stärkere Steigerung der Besucherzahlen kann durch ein vergrößertes Marketing-Angebot oder durch die Verbindung der Draisinenbahn mit weiteren touristischen Attraktionen erreicht werden.

### 5.3.5 Fördermittel

Die Gründung und Erhaltung einer Draisinenbahn bringt für eine Privatperson ein großes finanzielles Risiko durch die Investition und die Ungewissheit über die Entwicklung mit sich. Die Kochertaldrainenbahn wird durch das „Entwicklungsprogramm ländlicher Raum“

(siehe 6.5.3) unterstützt, wodurch 15 % der Investitionen gefördert werden. Das Programm läuft jedoch Ende des Jahres 2012 aus.

### 5.3.6 Zukunftspläne

Für die Zukunft der Kochertaldrasine hat der Eigentümer nur einen konkreten Plan. Ein Schuppen soll errichtet werden, um die Draisinen bei schlechtem Wetter dort unterzustellen. Dieser soll noch dieses Jahr verwirklicht werden, um die Förderung des Entwicklungsprogramms ländlicher Raum dafür zu erhalten. Zusätzliche Fahrradraisinen sollen jedoch nicht gekauft werden, da die Kapazität für die Besucher ausreicht und die Strecke dafür zu kurz ist. Vielleicht soll eine Handhebeldrasine dazukommen, wofür die Nachfrage einiger Besucher spricht. In der ferneren Zukunft sollen neben dem Kanufahren noch weitere Programme in Verbindung mit dem Draisinenfahren aufgebaut werden, wie z.B. Bogenschießen oder Segway-Touren.

## 5.4. Südpfalz-Draisinenbahn in Bornheim

Die Südpfalz-Draisinenbahn in Bornheim bei Landau liegt im Landkreis Südliche Weinstraße in Rheinland-Pfalz. Die Draisinenbahn wurde 2006 eröffnet. Sie ist eine von drei Draisinenbahnen in Rheinland-Pfalz. Durch eine Testfahrt mit der Südpfalz-Drasine und einem Expertengespräch am 02.07.2012 mit der Besitzerin, konnten die folgenden Informationen über das Projekt gewonnen werden.

### 5.4.1 Das Konzept

Bei der Südpfalz-Draisinenbahn stehen 27 Fahrradraisinen mit einer Gesamtkapazität von 140 Plätzen pro Tag für die Besucher zur Verfügung. Tabelle 8 zählt die vorhandenen Draisinen auf.

**Tabelle 8: Angebot an Draisinen und Preise der Südpfalz-Draisinenbahn**

Drasine	Anzahl der Personen		Preis in Euro	
	mindestens	maximal	Werktags (Mo. – Fr.)	Wochenende, Feiertage
13 x Familiendrasine	2	4	40	44
5 x Familiendrasine	3	5	50	55
9 x Vereinsdrasine	3	7	70	80

Quelle: eigene Darstellung anhand des Expertengesprächs

Eine Anschaffung weiterer Draisinen ist nicht gestattet, da die Deutsche Bahn als Besitzer der Strecke das verbietet.

Die einfache Strecke vom Startpunkt Bornheim bis zum Endpunkt in Lingenfeld ist 13 Kilometer lang. Sie führt durch die Orte Zeiskam, Lustadt und Westheim im Rheintal bis nach Lingenfeld. Die Strecke gehörte zur ehemaligen Unteren Queichtalbahn, die 1872 eröffnet und 1998 stillgelegt wurde. Sie war ein Teilstück der überregionalen Verbindung von Saarbrücken nach Bruchsal. Abbildung 16 stellt die Strecke der Südpfalz-Draisinenbahn dar.

Bevor die Draisinenfahrt beginnt, werden den Besuchern die Benutzung der Draisine und die Regeln während der Fahrt erläutert. Da die Strecke nur eingleisig verläuft sind die Hin- und Rückfahrtzeiten geregelt. Die Abfahrt in Bornheim ist zwischen 10 und 11:30 Uhr möglich, bis 14 Uhr kann man in die Richtung des Endhaltepunkts Lingenfeld fahren. Man braucht jedoch nicht den ganzen Weg zurückzulegen, sondern kann etwa alle zwei Kilometer an Rastplätzen die Draisine aus den Gleisen heben. Für die Familiendraisinen stehen an den Haltepunkten Wendeeinrichtungen bereit, die Vereinsdraisine wird über eine integrierte Wendeeinrichtung gedreht. Insgesamt kreuzt die Bahnstrecke 13 Straßen. Durch



**Abbildung 15: Schrankenanlage bei der Südpfalz-Draisinenbahn**

Quelle: eigene Aufnahmen am 02.07.2012

Ampelanlagen und Schranken wurden diese Kreuzungen für den Verkehr abgesichert. Abbildung 15 zeigt diese Ampelanlagen. Bei der Anfahrt mit der Draisine sind die Schranken geschlossen (siehe Bild in der Mitte). Die Draisinenfahrer müssen die Ampelanlage aktivieren, indem der Knopf auf dem linken Bild gedrückt wird. Die Schranken müssen von den Fahrern per Hand geöffnet werden, damit die Draisine über die Straße geschoben werden kann. Die Rückfahrt ist bis 17:30 Uhr möglich, bis zu dieser Zeit muss die Draisine wieder in Bornheim abgegeben werden.

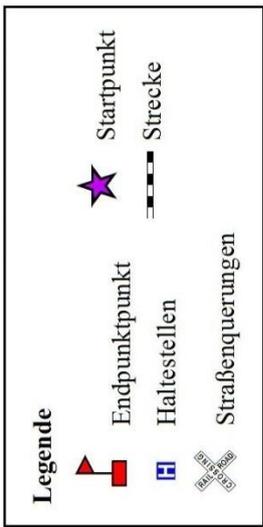
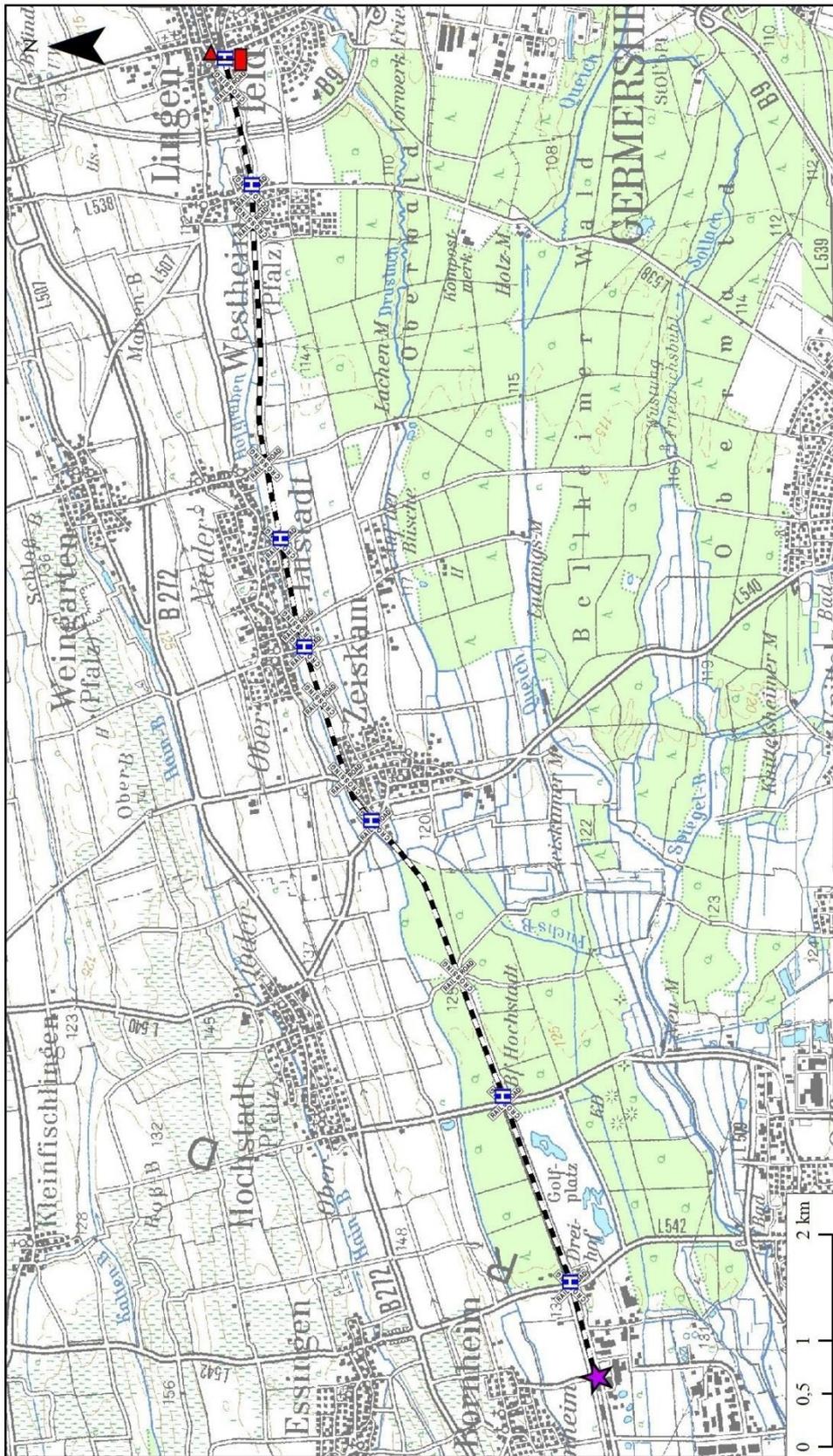


Abbildung 16: Strecke der Südpalz-Draisenbahn

Datengrundlage: Topographische Karte 1:100 000,  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg

Autor: Elena Müller, Datum: 13.07.2012

Die Südpfalz-Draisinenbahn kooperiert mit den Tourismusbüros in der Region. So kann die Draisinenfahrt z.B. mit einer Stadtführung in Germersheim oder einer Weinprobe verbunden werden. Dieses Komplettpaket ist vor allem bei Betriebsausflügen beliebt.

---

#### 5.4.2 Die Umsetzung

---

Die Idee für eine Draisinenbahn ist durch einen Eisenbahnfreund im Jahr 2005 entstanden. Er entdeckte die Strecke und wollte nach dem Vorbild der Glantalbahn einen touristischen Draisinenverkehr einrichten. Da die Strecke schon stillgelegt war konnte schnell mit den Arbeiten an der Strecke begonnen werden. Sie wurde von Vegetation befreit und die geplanten Haltepunkte, Schranken und Straßensicherungsmaßnahmen an den Straßenkreuzungen wurden befestigt. Anfang 2006 bekam die Draisinenbahn eine offizielle Betriebsgenehmigung und die ersten Draisinen wurden angeschafft. Insgesamt kostete die Umsetzung ca. 500.000 Euro. Die Strecke ist im Besitz der Deutschen Bahn AG, weshalb die Besitzer nur Verträge für ein bis zwei Jahre bekommen. Damit hat die Deutsche Bahn AG die Möglichkeit der Aktivierung der Strecke. Die Südpfalz-Draisinenbahn beschäftigt insgesamt sechs Personen, wobei drei Personen für das Büro zuständig sind und eine Person für das Marketing. Der Umsatz der Besitzer durch die Draisinenbahn liegt bei ca. 200.000 Euro pro Jahr. Jedoch sind die Abzüge hoch, u.a. durch die Steuer, den Lohn für die Mitarbeiter, Werbung, die Unterhaltung, Wartung und die Pacht für die Strecke. Kosten verursacht auch die jährliche Prüfung der Strecke durch den TÜV, ein Bahnbetriebsleiter kontrolliert dabei die Strecke und die Bahnübergänge.

---

#### 5.4.3 Vermarktung

---

Die Südpfalz-Draisinenbahn wird großflächig, durch verschiedene Methoden vermarktet. Dafür wurde ein freiberuflicher Werbeagent eingestellt.

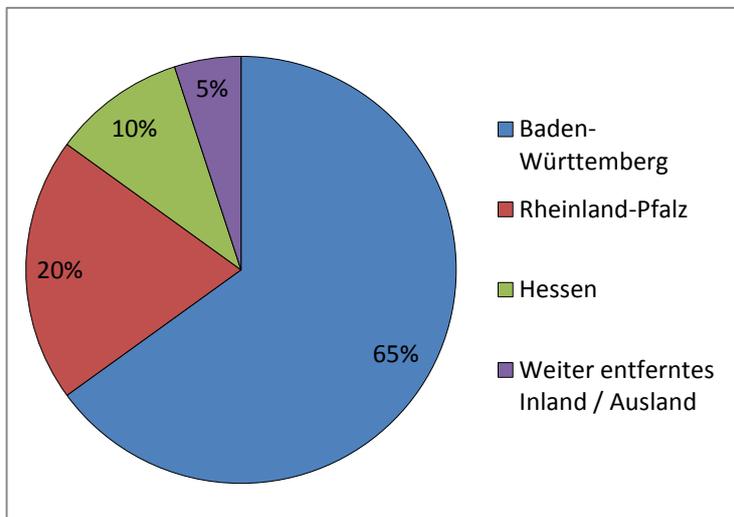
Mithilfe von Zeitungsartikeln in Zeitungen, wie der „Rheinpfalz“ oder der „Frankfurter Rundschau“ wurde die Draisinenbahn bekannt gemacht. Schon während der Aufbauphase wurden Artikel gedruckt. Die Internetseite der Südpfalz-Draisinenbahn ist übersichtlich und bunt gestaltet. Auf der Hauptseite werden der Streckenverlauf, aktuelle Neuigkeiten und Bilder der Draisinen dargestellt. Der für die Südpfalz-Draisinenbahn angefertigte Flyer enthält generelle Informationen über die Draisine, den Streckenverlauf, die Haltestationen, sowie eine Preisübersicht und eine Anfahrtserklärung. Ein Drittel des Faltblatts wurde mit Werbeanzeigen von Gaststätten und Einrichtungen in der Nähe bedruckt. Pro Jahr werden 60.000 Flyer verteilt und 30.000 werden in Hotels, Ferienhäusern, Tourismusbüros und anderen touristischen Angeboten deutschlandweit ausgelegt. Im Jahr 2010 war die

Südpfalz-Draisinenbahn bei der Informations- und Verbrauchermesse OFFERTA in Karlsruhe vertreten. Durch die Mitarbeit am Stand der Südpfalz-Touristik-Germersheim konnten neue Interessenten gewonnen werden. Im Jahr 2013 soll ein Stand der Draisinenbahn auf der Reise- und Freizeitmesse f.re.e. in München eröffnet werden. Durch einen befreundeten Radio-Moderator konnte bei dem Radiosender „RPR 1“ ein kurzer Beitrag über die Südpfalz-Draisinen eingespielt werden. Einen Auftritt im Fernsehen kann die Draisinenbahn ebenfalls verbuchen. Durch die Sendung „Fahr mal hin“ des SWR wurde 2010 ein Beitrag über das Konzept der Draisinenbahn gedreht.

#### 5.4.4 Besucherzahlentwicklung

Die Besucherzahl der Südpfalz-Draisinenbahn hat sich durch das Vermarktungskonzept stark entwickelt.

Die Öffnungszeiten der Draisinenbahn sind täglich von 1. April bis Ende Oktober. Je nach Wetter kann die Bahn auch früher geschlossen werden. Im Winter findet kein Betrieb statt. Im ersten Betriebsjahr 2006 betrug die Besucherzahl rund 15.000 Gäste, 2009 kamen ca. 18.500 Gäste zur Draisinenbahn. Die Saison 2011 lief sehr gut, da das Wetter den gesamten Sommer über gut war. Zu Beginn der aktuellen Saison 2012 kamen aufgrund des Wetters weniger Besucher. Nach Beginn der Sommerferien in Rheinland-Pfalz (Anfang



**Abbildung 17: Herkunft der Besucher der Südpfalz-Draisinenbahn**

Quelle: eigene Darstellung anhand des Expertengesprächs

Juli) und Baden-Württemberg (Ende Juli) wird sich jedoch die Besucherzahl erhöhen. Jährlich kommen un-gefähr 20.000 Besucher zur Südpfalz-Draisinenbahn, im September 2011 konnte der insgesamt 100.000 Besucher begrüßt werden.

Die Buchungsliste auf der Internetseite der Südpfalz-Draisine zeigt, dass die Draisinen an allen Wochenenden (Samstag und Sonntag) bis

zum 14. Oktober 2012 komplett ausgebucht sind. Für die Saison 2013 sind ebenfalls schon Draisinen vorbestellt.

Abbildung 17 zeigt, von wo die Besucher zur Draisinenbahn in der Südpfalz anreisen. Die meisten Besucher (65 %) kommen aus Baden-Württemberg, rund 20 % kommen aus

Rheinland-Pfalz und 10 % reisen aus Hessen an. Der Rest der Gäste kommt aus weiter entfernten Städten und Regionen, wie z.B. Berlin. Gäste aus Holland oder England nahmen die Draisinenbahn ebenfalls schon in Anspruch, da sie in der Nähe Urlaub verbrachten.

---

#### 5.4.5 Fördermittel

---

Die Südpfalz-Draisinenbahn wird durch keine Fördermittel oder –programme unterstützt. Die Investitionen wurden von den Gründern und Besitzern getragen und da die Draisinenbahn so gut läuft, rechnen sie nicht damit, eine Unterstützung zu bekommen.

---

#### 5.4.6 Zukunftspläne

---

Für die Zukunft gibt es keine Erweiterungspläne der Draisinenbahn. Nach dem Wendepunkt in Lingenfeld kreuzt die Bahnstrecke eine vielbefahrene Straße, bei der eine Querung der Draisinen zu gefährlich wäre. Weitere Draisinen zu kaufen ist durch die Deutsche Bahn AG nicht erlaubt und die 13 Kilometer lange Strecke ist ausreichend für die Besucher.

Das touristische Angebot entlang der Strecke soll erweitert werden. In den kommenden Jahren sollen weitere Einkehrmöglichkeiten eingerichtet werden, den Besuchern soll die Möglichkeit einer Weinprobe angeboten und ein breites Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen werden.

---

### 5.5 Fazit der Expertengespräche

---

Durch die Gespräche mit den Besitzern von Draisinenbahnen konnten wichtige Informationen über die Planung und die Umsetzung eines Draisinenprojekts gewonnen werden. Die betrachteten Draisinenbahnen können als Beispiele für neue Projekte dienen.

Die Umsetzung und die Erhaltung eines Draisinenprojekts kann Schwierigkeiten mit sich bringen, wobei diese vor allem auf die unklare rechtliche Situation zurückzuführen sind. Die positive Entwicklung der letzten Jahre, die sich durch die zunehmende Anzahl der Strecken in Deutschland und ihrer Besucherzahlen zeigt, lässt auf eine einfachere Handhabung von Draisinenprojekten in der Zukunft schließen. Dabei muss jedoch beachtet werden, die Projekte durch Alleinstellungsmerkmale zu ergänzen, um einen guten Ausgangspunkt auf dem Markt zu bekommen.

Durch eine passende Vermarktungsstrategie kann ein breites Einzugsgebiet der Besucher erreicht werden, was vor allem die Südpfalz-Draisinenbahn zeigt.

Die Beispiele zeigen die hohen Investitionen, die für die Projekte getätigt werden müssen. Fördermittel für die Draisinenbahnen zu beantragen ist ein aufwändiger Prozess, der sich jedoch bei positivem Ausgang für die Besitzer lohnt.

Die positiven Entwicklungen der Draisinenbahnen in den letzten Jahren lassen darauf schließen, dass sich ihre Popularität in Zukunft noch verstärken wird. Um der Nachfrage vor allem in Süddeutschland gerecht zu werden, müssen dort neue Draisinenbahnen gegründet werden.

## **6. Das Konzept einer Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen im Biosphärengebiet Schwäbische Alb**

---

Dieses Kapitel beinhaltet das Konzept für eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz in Münsingen. Die Informationen für dieses Kapitel stammen aus einer Projektidee des Regionalverbands Neckar-Alb. Mit Hilfe des GIS wurde die Streckenführung der Draisinenrouten höhenoptimiert und unter Berücksichtigung der naturräumlichen und altlastenrelevanten Restriktionen festgelegt. Zu Beginn des Kapitels werden Gründe für die Draisine als das passende Fortbewegungsmittel im Plangebiet erläutert, danach folgen die Streckenführungen der drei geplanten Draisinentouren. Des Weiteren wird der Erwerb der benötigten Materialien thematisiert, sowie ein Konzept für die Vermarktung und mögliche Fördermittel vorgestellt.

### **6.1 Die Draisine auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz**

---

Die bereits erwähnten vorhandenen Altlasten erschweren eine touristische Nutzung innerhalb des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Die Kampfmittelbelastungen im Boden und der Schutz der Landschaft führen dazu, dass Besucher die ausgeschriebenen Wege nicht verlassen dürfen. Die einzigartige Natur- und Kulturlandschaft, die sich dort über die Jahre entwickelt hat, erleichtert es jedoch, das Gebiet auf dem Markt zu präsentieren. Deshalb soll der ehemalige Truppenübungsplatz durch touristische Angebote den Menschen wieder nahe gebracht werden.

Im Gebiet des Regierungspräsidiums Tübingen gibt es noch keine Draisinenbahnen. Das stellt ein Potential für die über 1,8 Millionen Einwohner des Regierungsbezirks Tübingen

und die 3,8 Millionen Einwohner der angrenzenden Stadt- und Landkreise im Umkreis von 100 Kilometern dar (vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2012, S.1).

Die zwei nächstgelegenen Draisinenbahnen liegen ca. 100 Kilometer von Münsingen entfernt. Das sind die vorgestellte Draisinenbahn Kochertalerlebnis in Sulzbach-Laufen (Entfernung von Münsingen: 98 Kilometer) und eine Draisinenbahn in der Schweiz auf der Eisenbahnstrecke Ramsen - Hermishofen (Entfernung von Münsingen: 126 Kilometer). Die Fahrtzeit mit dem PKW bis zu diesen Draisinenbahnen beträgt ungefähr zwei Stunden, der ÖPNV benötigt ca. fünf Stunden.

Diese beiden Strecken sind für die zunehmende Zahl an Draisinenfreunden nicht ausreichend. Der Vorschlag, eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz zu realisieren hat das Ziel, diese Marktlücke aufzufüllen.

Da die Draisinenstrecken fixiert sind und die Nutzer die Draisinen nur an ausgeschriebenen Haltestellen verlassen dürfen, wird sichergestellt, dass die Draisinenfahrer nicht mit den gefährlichen Munitionsresten in Berührung kommen. Die Wege, die mit den Draisinen befahren werden, sind für Fußgänger und Radfahrer gesperrt, was ein Alleinstellungsmerkmal für die Nutzung darstellt. Bei den Bauarbeiten für die Umsetzung der Draisinenbahn werden die vorhandenen Biotop nicht gefährdet, da der Großteil der Arbeiten auf den vorhandenen z.T. betonierten Wegen stattfindet.

Somit wäre eine Draisine ein nachhaltiges Fortbewegungsmittel auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz. Die Draisinenbahn würde mit Hilfe eines Gesamtkonzeptes den Sanften Tourismus in der Region und im Biosphärengebiet Schwäbische Alb fördern, sowie direkte oder indirekte Arbeitsplätze erschaffen.

## **6.2 Die Streckenführung der Draisinentouren**

---

Die Schienen für die Draisinentouren werden größtenteils auf den vorhandenen Wegen innerhalb des Truppenübungsplatzes verlegt, um Eingriffe in die Natur zu vermeiden. Es müssen aber auch neue Teilstrecken, mit einer Länge von ca. 10 Kilometern angelegt werden, um ein höhenoptimiertes Wegenetz mit einer günstigen Steigung zu realisieren. Die drei folgenden Vorschläge der Draisinenstrecken wurden in Bereichen geplant, in denen eine Steigung von 2,7 Promille nicht überschritten wird. Eine höhere Steigung würde die Fahrt mit der Draisine für die Besucher zu anstrengend gestalten, ab einer Steigung von ungefähr 10 Promille wäre die Anschaffung von Elektrodraisinen erforderlich<sup>3</sup>. Die geplanten Strecken für die Draisine sind derzeit unzugänglich und werden für Wanderer

---

<sup>3</sup> Information von Dr. Schulze, mobikon Riemann, Schulze GbR, am 27.07.2012

oder Radfahrer gesperrt, um den Nutzern einen Anblick zu ermöglichen, der nur für sie zugänglich ist.

Die Touren verbinden die Ortsteile der angrenzenden Gemeinden und die touristischen Attraktionen des ehemaligen Truppenübungsplatzes miteinander.

Das Projekt der Draisinenbahn kann mit Angeboten des Biosphärengebiets Schwäbische Alb verknüpft werden und so den gesamten Tourismus dort verbessern. Die Schienenbusse und Züge auf der Schwäbischen Alb-Bahn sollen die Besucher aus den angrenzenden Stadt- und Landkreisen auf die Schwäbische Alb bringen. Park and Ride Parkplätze sollen im Bereich der Ortschaften Bad Urach, Lichtenstein, Laichingen etc. eingerichtet werden, da diese Städte nah an Bundesstraßen liegen. Shuttlebusse bringen die Besucher bis zum Alten Lager. Vom Gestüt Marbach aus fährt eine Pferdekutsche die Gäste bis zum Alten Lager oder holt sie nach der Draisinenfahrt ab. Mit den Biosphärenbussen, Elektrofahrrädern oder Segways fahren die Gäste vom Alten Lager zum Startpunkt der Draisinentour, welcher ungefähr zwei Kilometer davon entfernt liegt.

Um zu erreichen, dass die Besucher den ÖPNV nutzen, muss ein Anreiz dafür hergestellt werden. Das Ticket für die Nutzung des ÖPNV sollte günstig sein und z.B. als Gutschein für das Leihen eines Sonnenschirms oder eines Regendachs dienen, welche man auf der Draisine befestigen kann. In Bereichen, die keine gute Anbindung an den ÖPNV besitzen, können Sammeltaxis eingesetzt werden.

### 6.2.1 Draisinenroute 1

---

Die Draisinenroute 1 hat insgesamt eine Länge von 15,5 Kilometern und führt zum Dorf Gruorn und wieder zurück. Vom Startpunkt fährt man mit der Draisine ca. 2,4 Kilometer weit am Engelsberg vorbei. Danach führt die Draisinenstrecke entlang des bestehenden Wegenetzes durch das Obere Böttental. Nach 5,5 Kilometern ist ein WC vorhanden und nach insgesamt 7,9 Kilometern ist der Haltepunkt am Dorf Gruorn erreicht. Dort kann die Draisine geparkt werden und die Besucher können das ungefähr 400 Meter entfernte Gruorn besichtigen. Nach der Besichtigung kann die 7,6 Kilometer lange Rückfahrt erfolgen. Dabei wird ein Großteil der Fahrt (von der Römerstraße bis zum Endpunkt) auf der Route der Hinfahrt zurückgelegt.

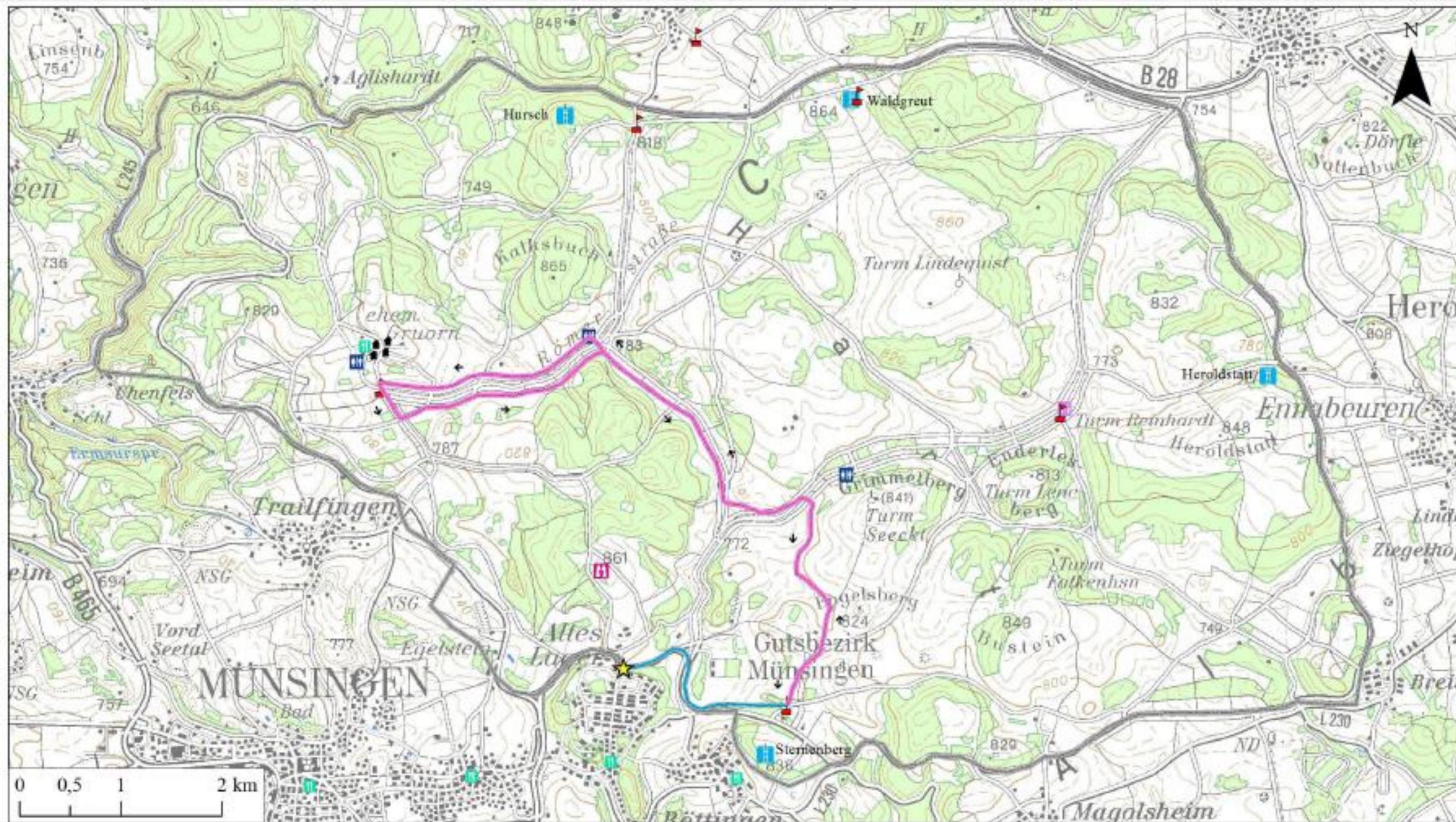


Abbildung 18: Streckenführung der Draisinenroute 1

Datengrundlage: Topographische Karte 1:100 000,  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg

Autor: Elena Müller, Datum: 16.07.2012

**Legende**

- |   |                  |   |                 |   |                                     |
|---|------------------|---|-----------------|---|-------------------------------------|
|  | Draisinenroute 1 |  | WC              |  | Start / Ziel                        |
|  | Haltepunkte      |  | Essen / Trinken |  | Strecke bis zum Draisinenstartpunkt |
|  | Fahrtrichtung    |  | WC geplant      |  | Grenze des Truppenübungsplatzes     |
|  | Dorf Gruorn      |  | Aussichtspunkt  |   |                                     |
|   |                  |  | Aussichtstürme  |   |                                     |

**Tabelle 9: Daten zu Draisinenroute 1**

<b>Gesamtlänge</b>	15,5 Kilometer
<b>Strecke</b>	Start-/ Endpunkt – Dorf Gruorn – Start-/ Endpunkt
<b>Gesamtfahrtzeit</b>	Ca. 1,5 Stunden (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Draisine von ca. 10 km/h)
<b>Fahrtzeit</b>	ca. 50 Minuten vom Startpunkt bis zum Abstellplatz im Dorf Gruorn, ca. 50 Minuten Rückfahrt
<b>Laufzeit</b>	6 Minuten vom Haltepunkt ins Dorf Gruorn, 10 Minuten bis zum Turm Sternenberg
<b>Abfahrtszeit</b>	10:00 – 12:00 Uhr (vom Startpunkt)
<b>Rückfahrzeit</b>	12:30 – 16:00 Uhr (vom Dorf Gruorn)

Quelle: Regionalverband Neckar-Alb 2010

Insgesamt ist für die Draisinenroute 1 eine Fahrtzeit von 1,5 Stunden, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 10 km/h, vorgesehen. Tabelle 9 zeigt weitere Daten zu der Tour. Die Abfahrt- und Rückfahrzeiten sind geregelt, da die Teilstrecke vom Startpunkt bis zu der Römerstraße bei der Hin- und der Rückfahrt benutzt und Gegenverkehr ausgeschlossen werden muss, da die Strecke eingleisig verläuft. Der Aussichtsturm Sternenberg liegt ca. 600 Meter vom Start- und Endpunkt der Draisinentour entfernt. Besucher können ihn vor oder nach der Draisinenfahrt besichtigen.

### **6.2.2 Draisinenroute 2**

Die Draisinenroute 2 hat eine Länge von 23,6 Kilometern und die Gesamtfahrtzeit beträgt etwa 2,5 Stunden. Sie ist als Rundkurs angelegt, um den Besuchern einen weiten Einblick in den ehemaligen Truppenübungsplatz zu bieten. Vom Startpunkt aus führt die Route zuerst 4,7 Kilometer nach Osten und dann nördlich zur Mitte des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Diese insgesamt 8,9 Kilometer lange Strecke bis zum ersten Haltepunkt ist durch die Heide- und Wiesenlandschaft geprägt. An diesem Haltepunkt ist der Bau einer Toilette geplant. Nach 5,9 Kilometern erreicht man den zweiten Haltepunkt. Dieser befindet sich am Turm Waldgreut, der 20 Meter hoch ist. Die Aussicht vom Turm reicht im Norden bis nach Römerstein und mit einem Blick nach Süden erhält man einen Überblick über den ehemaligen Truppenübungsplatz. Ca. 1,8 Kilometer entfernt liegt der dritte Haltepunkt, der etwa 500 Meter von Zainigen entfernt ist. Dort können die Besucher die Gastronomie nutzen und die Hüle besuchen. Die 1,5 Kilometer lange Weiterfahrt zum vierten Haltepunkt führt zum Turm Hursch. Dieser Turm ist 42 Meter hoch und hat ein

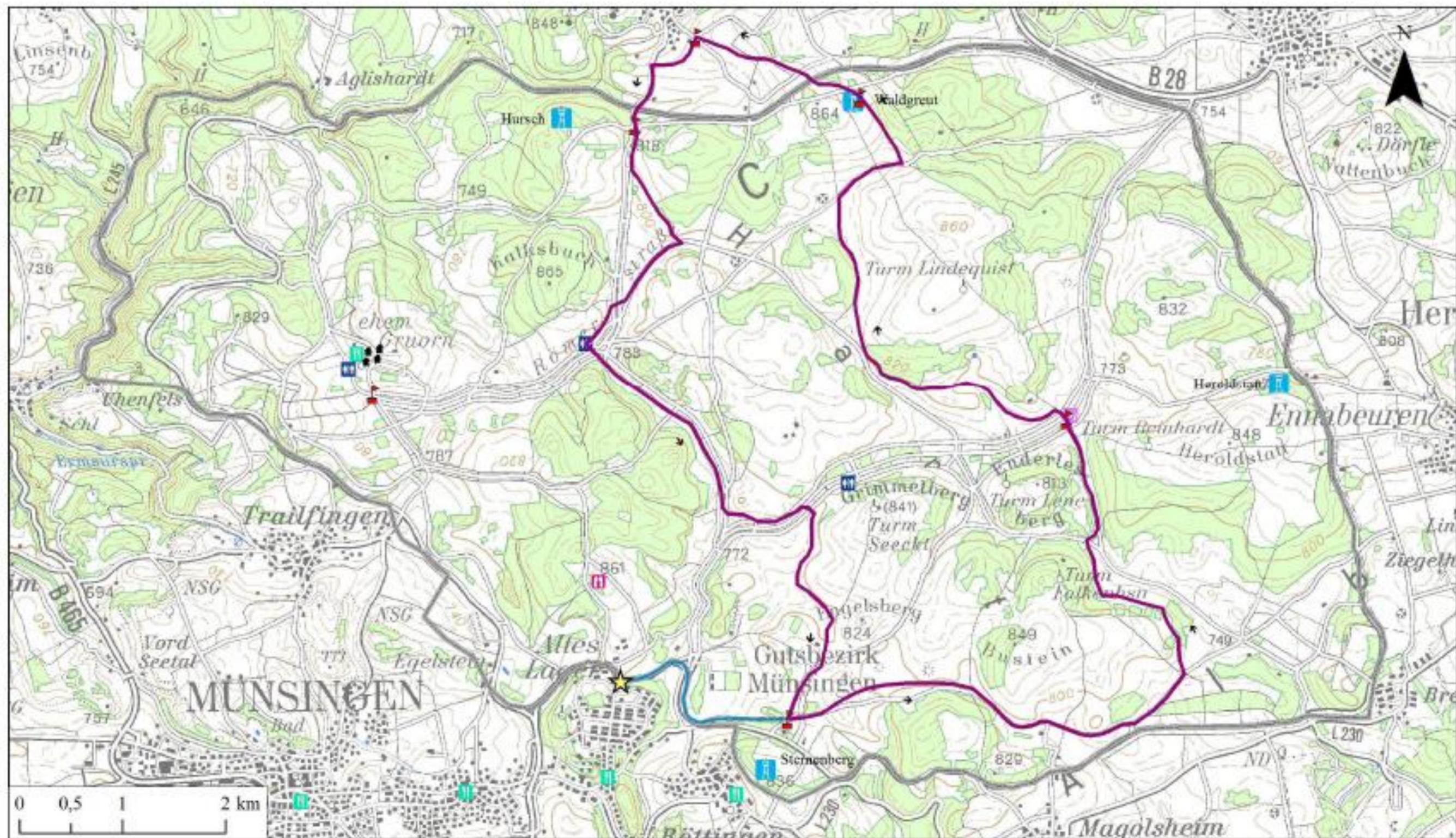


Abbildung 19: Streckenführung der Draisinenroute 2

Datengrundlage: Topographische Karte 1:100 000,  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg

Autor: Elena Müller, Datum: 16.07.2012



**Legende**

- |  |                  |  |                |  |                                     |
|--|------------------|--|----------------|--|-------------------------------------|
|  | Draisinenroute 2 |  | WC             |  | Strecke bis zum Draisinenstartpunkt |
|  | Haltepunkte      |  | WC geplant     |  | Grenze des Truppenübungsplatzes     |
|  | Fahrtrichtung    |  | Aussichtspunkt |  |                                     |
|  | Dorf Gruorn      |  | Aussichtstürme |  |                                     |
|  | Essen / Trinken  |  | Start / Ziel   |  |                                     |

ähnliches Aussichtsfield wie der Turm Waldgreut. Die restliche 5,5 Kilometer lange Strecke bis zum Endpunkt der Route führt nach dem Verlassen der Römerstraße über die gleiche Strecke wie Route 1.

**Tabelle 10: Daten zu Draisinenroute 2**

<b>Gesamtlänge</b>	23,6 Kilometer
<b>Strecke</b>	Start-/ Endpunkt – Turm Waldgreut – Halteplatz Zainingen – Turm Hursch – Start-/ Endpunkt
<b>Gesamtfahrtzeit</b>	ca. 2,5 Stunden (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Draisine von ca. 10 km/h)
<b>Fahrtzeit</b>	ca. 1,5 Stunden vom Startpunkt bis zum Haltepunkt Zainingen, ca. 1 Stunde Rückfahrt
<b>Laufzeit</b>	12 Minuten bis zum Turm Hursch, 5 Minuten bis zum Turm Waldgreut, 10 Minuten bis zum Ortskern in Zainingen, 10 Minuten bis zum Turm Sternenberg
<b>Abfahrtszeit</b>	10:00 – 12:00 Uhr (vom Startpunkt)

Quelle: Regionalverband Neckar-Alb 2010

Insgesamt gibt es auf der 23,6 Kilometer langen Strecke vier Haltepunkte, an denen man die touristischen Angebote des ehemaligen Truppenübungsplatzes besichtigen kann. Diese sind mit Laufzeiten von durchschnittlich 10 Minuten schnell zu erreichen. Tabelle 10 fasst die Daten der Draisinenroute zusammen. Die Rückfahrzeit ist bei dieser Route keiner festen Uhrzeit zugeschrieben, da keine Strecke doppelt befahren werden muss.

### 6.2.3 Draisinenroute 3

Der Rundkurs der Draisinenroute 3 ist mit 28,2 Kilometern die längste der drei Strecken und beinhaltet die Routen 1 und 2 zusammen. Dadurch werden fast alle touristischen Angebote des ehemaligen Truppenübungsplatzes miteinander verbunden.

**Tabelle 11: Daten zu Draisinenroute 3**

<b>Gesamtlänge</b>	28,2 Kilometer
<b>Strecke</b>	Start-/ Endpunkt – Turm Waldgreut – Halteplatz Zainingen – Turm Hursch – Dorf Gruorn – Start-/ Endpunkt

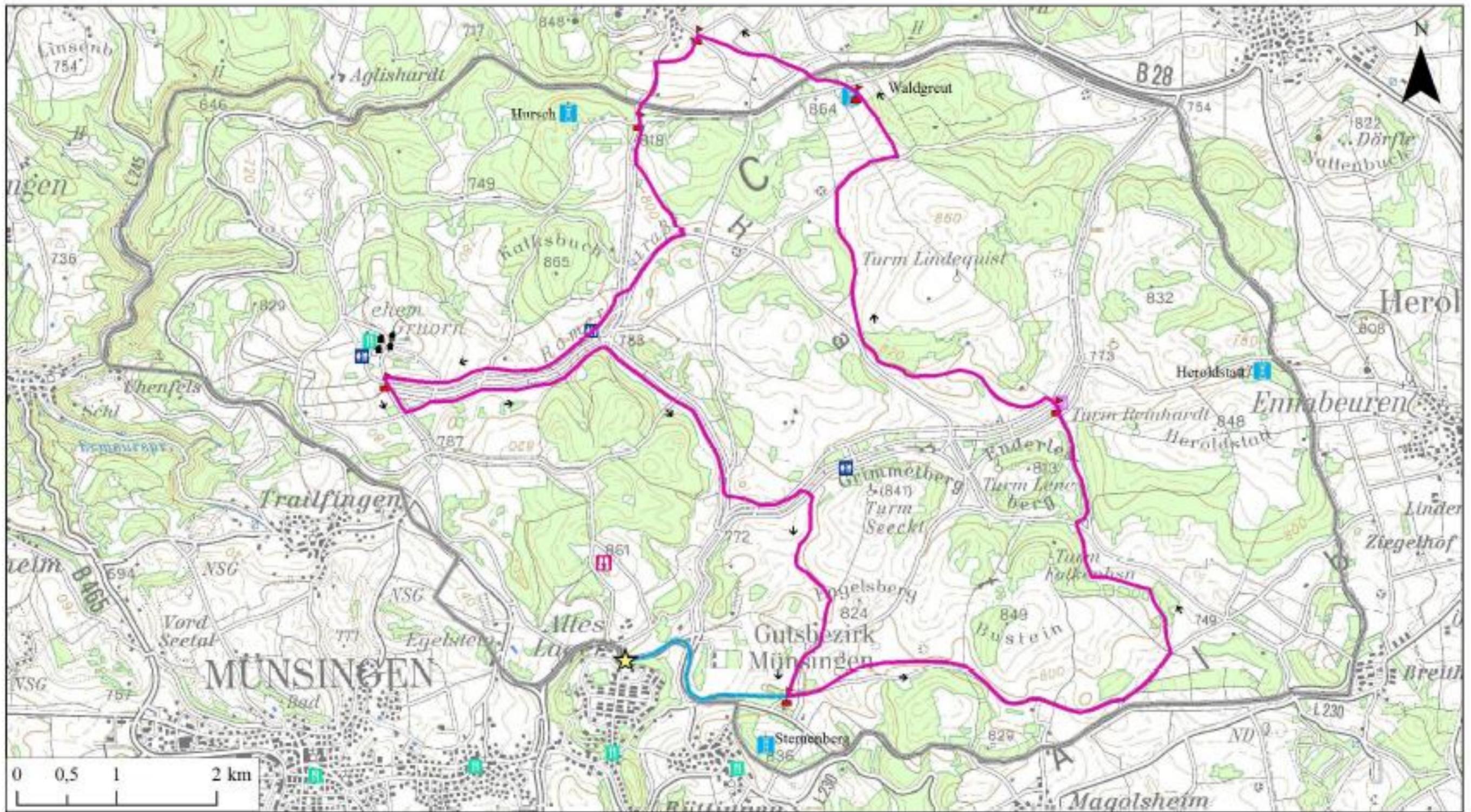


Abbildung 20: Streckenführung der Draisinenroute 3

Datengrundlage: Topographische Karte 1:100 000,  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg

Autor: Elena Müller, Datum: 16.07.2012

**Legende**

Draisinenroute 3	WC geplant	Strecke bis zum Draisinenstartpunkt
Haltpunkte	WC	Grenze des Trippenübungsplatzes
Fahrtrichtung	Aussichtspunkt	
Dorf Gruorn	Aussichtstürme	
Essen / Trinken	Start / Ziel	

<b>Gesamtfahrtzeit</b>	ca. 3 Stunden (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Draisine von ca. 10 km/h)
<b>Fahrtzeit</b>	ca. 1,5 Stunden vom Startpunkt bis zum Haltepunkt Zainingen, ca. 40 Minuten von Zainingen bis zum Dorf Gruorn, ca. 50 Minuten vom Dorf Gruorn bis zum Endpunkt
<b>Laufzeit</b>	12 Minuten bis zum Turm Hursch, 5 Minuten bis zum Turm Waldgreut, 10 Minuten bis zum Ortskern in Zainingen, 6 Minuten vom Haltepunkt ins Dorf Gruorn, 10 Minuten bis zum Turm Sternenberg
<b>Abfahrtszeit</b>	10:00 – 11:00 Uhr (vom Startpunkt)

Quelle: Regionalverband Neckar-Alb 2010

Tabelle 11 stellt die Daten zu Draisinenroute 3 dar. Sie beinhaltet die insgesamt mögliche Strecke und verbindet fast alle Sehenswürdigkeiten des ehemaligen Truppenübungsplatzes miteinander.

Die drei geplanten Draisinenrouten sollen den Besuchern einen Einblick in die Natur- und Kulturlandschaft des ehemaligen Truppenübungsplatzes bieten. Da die Benutzer die Draisinen nur an den Haltestellen verlassen dürfen, sind sie vor den gefährlichen



**Abbildung 21: Vorschlag für die Beschilderung zu touristischen Angeboten**

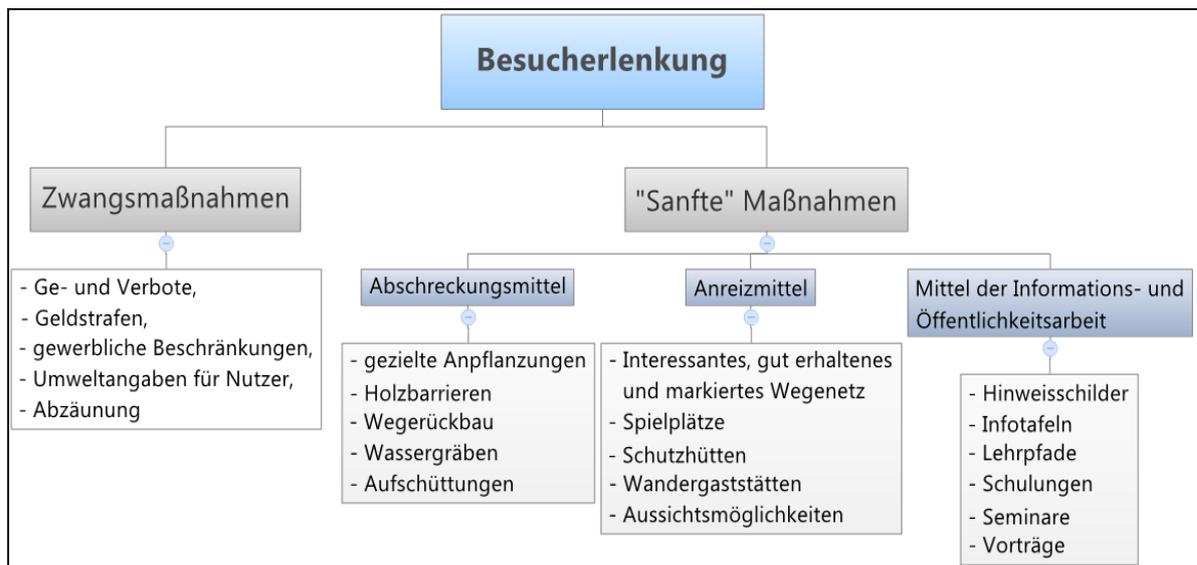
Quelle: eigene Aufnahme am 29.05.2012

Munitionsresten geschützt. An den Haltestellen muss eine gut erkennbare Beschilderung zu den touristischen Angeboten vorhanden sein.

Abbildung 21 zeigt die Beschilderung zur Aussichtsplatte Gänseweg und ist ein Beispiel für die zukünftige Ausweisung der touristischen Angebote an den Haltestellen der Draisinenstrecke. Die Schilder sollten selbsterklärend und gut erkennbar sein und Entfernungsangaben beinhalten.

Damit die Draisinenfahrer ihre Draisine nicht auf der Strecke anhalten und absteigen, könnte ein Draisinenführer die Fahrten begleiten. Diese Aufgaben können die geschulten Münsinger Truppenübungsplatz-Guides übernehmen. Während der Fahrt sollen sie auf Besonderheiten des Gebietes hinweisen und Fragen der Besucher beantworten. Auch an den Rastplätzen sollen sie als Informanten stationiert werden und um sicher zu stellen, dass die Draisinenbenutzer während ihren Pausen auf den ausgeschriebenen Wegen bleiben.

Mit einer gezielten Besucherlenkung kann jedoch auch erreicht werden, dass die Besucher die Fahrten selbstständig durchführen können.



**Abbildung 22: Maßnahmen zur Besucherlenkung auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz**

Quelle: verändert nach Moll 1995, S.156

Abbildung 23 stellt Maßnahmen dar, die auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz zur Besucherlenkung angewandt werden können. Zu diesen Maßnahmen gehören u.a. eine einheitliche Beschilderung durch Informationstafeln, sowie natürliche Hindernisse z.B. durch gezielte Anpflanzungen oder Holzbarrieren. Als Anreizmittel können das ausgeschriebene Wegenetz oder Spielmöglichkeiten an den Draisinenhaltestellen dienen. Falls diese „sanften“ Maßnahmen nicht funktionieren, müssen Zwangsmaßnahmen, wie z.B. Abzäunungen eingerichtet werden. Geldstrafen für das Verlassen der ausgeschriebenen Wege bestehen bereits.

Die Modellregion Thüringer Wald und Schiefergebirge / Frankenwald kann bei den Mitteln für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit als Beispiel dienen. In dieser Region wurden Audiotouren durch das Gelände entwickelt. Die Audiodokumente können über ausgeliehene Audioguides während den ausgeschriebenen Touren abgehört werden (vgl. Engels, Job-Hoben 2009, S.99).

Für eine Audiotour über den ehemaligen Truppenübungsplatz könnten z.B. Zeitzeugenberichte der Soldaten oder der Bewohner von Gruorn sowie Informationsberichte über bestimmte Themen von den Truppenübungsplatz-Guides aufgenommen werden. Auf Informationstafeln an den Haltestellen der Draisinenrouten könnte dann der Titel der abzuspielenden Datei abgedruckt sein, damit die Hörer die richtige Audiodatei am

dazu passenden Ort anhören können. Dieses Angebot wäre auch für blinde Menschen angepasst.



**Abbildung 23: Draisine für Rollstuhlfahrer**

Quelle: <http://www.playteam.de/cms/assets/s2dmain.html?http://www.playteam.de/cms/playteam/draisinen/draisinenmodelle/modellbarrierefrei.html>

Für behinderte Menschen, die nicht in der Lage sind eine Draisine zu betätigen, könnten spezielle Sonderfahrten durchgeführt werden. Dabei könnten z.B. Mitarbeiter der Draisinenbahn oder Truppenübungsplatz-Guides die Pedale der Draisinen übernehmen und so die Besucher über den ehemaligen Truppenübungsplatz fahren. Es gibt jedoch auch Draisinen, die von Rollstuhlfahrern betätigt werden können. Wie in Abbildung dargestellt, besitzen diese Draisinen zwei Tretantriebe und einen Handantrieb sowie eine Sicherung gegen das Herunterrollen des Rollstuhls und eine Auffahrrampe.

---

## 6.3 Der Erwerb der Materialien

Um eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz zu realisieren, muss geklärt werden, wie die Materialien für das Projekt angeschafft werden können. Dazu zählen die Schienen und die Draisinen, sowie deren Zubehör. Im Folgenden werden Möglichkeiten für die Verlegung unterschiedlicher Schienen erläutert und Unternehmen vorgestellt, die Draisinen produzieren.

---

### 6.3.1 Die Schienen

Insgesamt müssen auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Schienen mit einer Länge von ungefähr 28,6 Kilometern verlegt werden.

Für die Draisinenbahn können Schienen benutzt werden, die durch die Erneuerung und den Rückbau von Gleisanlagen nicht mehr gebraucht werden oder für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr die notwendigen Voraussetzungen erfüllen. Zum Teil werden diese rückgebauten Schienen auf Lagerplätzen abgelagert, bevor sie verwertet werden (vgl. Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen 2004, S 7f.).

Diese Gleise genügen im vollen Umfang einem Draisinenverkehr. Dabei sind Gleisjoche



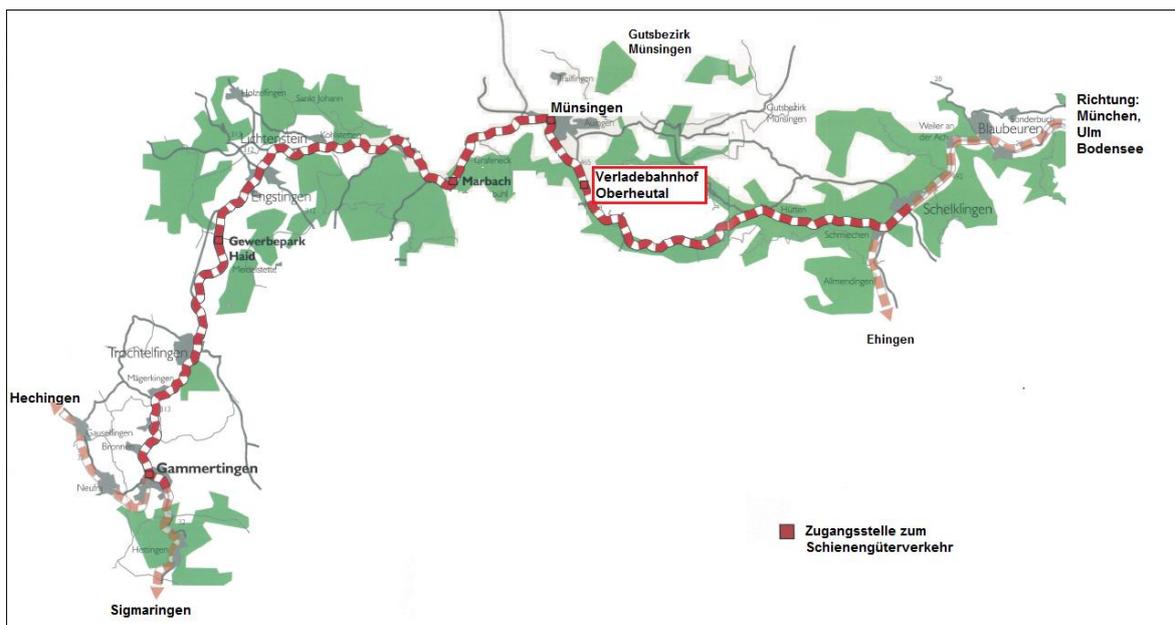
**Abbildung 24: Gestapelte Gleisjoche auf einem Eisenbahngüterwagen**

Quelle: [http://www.spitzke.com/site/de/gallery.html?folder\\_=data/fotogalerie/baustellen/grunewald&photo\\_=10.Schwellentransport\\_ins\\_Baufeld.jpg](http://www.spitzke.com/site/de/gallery.html?folder_=data/fotogalerie/baustellen/grunewald&photo_=10.Schwellentransport_ins_Baufeld.jpg)

mit Stahlschwellen am besten für die geplante Strecke geeignet. Holzschwellen verwittern nach ca. 25 Jahren und Beton-schwellen haben ein zu hohes Gewicht. Ein weiterer Vorteil ist, dass sich Gleise mit Stahlschwellen auf Eisenbahngüterwagen stapeln lassen, was Abbildung 24 zeigt.

Normalerweise werden die abgebauten Gleisjoche zu Schrotthändlern transportiert, wo die Gleise verwertet werden. Der Wert der abgebauten Gleisjoche wird vom aktuellen Schrottpreis bestimmt.

Die Gleise für die geplante Draisinenbahn könnten von dort aus kostenneutral bis zu dem Verladebahnhof Oberheutal transportiert werden. Abbildung 25 zeigt die Strecke der Schwäbischen Alb-Bahn und Güterlademöglichkeiten entlang der Strecke. Sie stellt mögliche Transportwege aus verschiedenen Herkunftsrichtungen, wie z.B. aus München, Ulm, Sigmaringen oder Stuttgart und die Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn dar. Die Güter für die Draisinenbahn können individuell deutschlandweit zu ihrem Ziel befördert werden.



**Abbildung 25: Transportweg der Gleise bis zum Verladebahnhof Oberheutal**

Quelle: verändert nach Schwäbische Alb-Bahn e.V. 2009, S. 6-7

Alternativ könnten auch Schienen von ehemaligen Feld- und Trümmerbahnen für die Draisinenbahn genutzt werden<sup>4</sup>. Es ist jedoch fraglich, ob diese Schienen für die geplante ca. 28 Kilometer lange Draisinenbahn noch ausreichend zur Verfügung stehen.

Mit der Deutschen Bahn sollten Verhandlungen aufgenommen werden, um die DB Netz AG als Projektpartner für die Draisinenbahn zu gewinnen. So könnte die DB Netz Eigentümer der Gleisjoche bleiben und bei einem Scheitern des Projekts können die Gleise zu einem späteren Zeitpunkt immer noch verschrottet werden. Das würde die Investitionskosten für die Draisinenbahn deutlich senken. Mit der Annahme von steigenden Rohstoffpreisen würde ein verspätetes Verschrotten der Gleisjoche keinen wirtschaftlichen Nachteil für die Deutsche Bahn bedeuten.

Die Draisinenbahn kann in das Programm „Fahrtziel Natur“ aufgenommen werden. Dieses Programm ist eine Kooperation der Deutschen Bahn und dem BUND (Bund für die Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.), dem NABU (Naturschutzbund Deutschland e.V.) und dem VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.). Das Ziel dabei ist, das Naturerbe und die Artenvielfalt durch aktive Förderung des umweltverträglichen Tourismus zu erhalten. Dabei sollen attraktive Naturräume, wie Nationalparke und Biosphärenreservate möglichst umweltschonend mit der Bahn und dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein und vor Ort innovative Mobilitätskonzepte für eine flexible und nachhaltige Fortbewegung sorgen (vgl. DB Mobility Logistics AG 2011, S.2).

Bevor es auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz zu einer Verlegung von Gleisen kommen kann, müssen Ingenieure zuerst eine Boden- und Wegeuntersuchung durchführen, um die Stabilität zu testen.

### 6.3.2 Die Draisinen

---

Durch eine Internetrecherche wurden drei Hersteller von Draisinen in Deutschland gefunden (Stand 2012). Das sind die Firma „play team Sport-, Spiel und Freizeitgeräte GmbH“, die Firma „Zwingmann – Stahl- und Metallbau“ und die Firma „Bippener Metallbau GmbH“. Diese Unternehmen werden im Folgenden kurz beschrieben.

Die Firma „play team Sport-, Spiel- und Freizeitgeräte GmbH“ ist im Bereich Spielplatzgeräte- und Freizeitanlagen tätig. Die Stückzahl der jährlich hergestellten Draisinen schwankt sehr, da die Nachfrage von der Gründung neuer Draisinenbahnen abhängig ist. Im Durchschnitt hat die Firma in den letzten Jahren zehn Draisinen hergestellt

---

<sup>4</sup> Information von Dr. Schulze, mobikon, Riemann & Schulze GbR, 27.07.2012

und verkauft, die Tendenz für die Zukunft ist abnehmend. Das meistverkaufte Draisinenmodell ist der Railrunner<sup>5</sup>.

**Tabelle 12: Hergestellte Draisinen und Zusatzausstattung der Firma „play team“**

Modell	Personenanzahl	Maße
„Easy Rail“	bis zu 2 Fahrer und 2 Mitfahrer	Breite 1,7 m, Länge 1,8 m, Höhe 1,25 m, Gewicht ca. 120 kg
„Family Rail“	bis zu 2 Fahrer und 3 Mitfahrer	Breite 1,7 m, Länge 1,8 m, Höhe 1,25 m, Gewicht ca. 130 kg
„Club Rail“	bis zu 3 Fahrer und 4 Mitfahrer	Breite 1,7 m, Länge 2,5 m, Höhe 2,5 m, Gewicht ca. 200 kg
„Railrunner“	bis zu 2 Fahrer und 2 Mitfahrer	Breite 1,7 m, Länge 1,8 m, Höhe 1,25 m, Gewicht ca. 130 kg
„Club Rail XL“	bis zu 3 Fahrer und 4 Mitfahrer	Breite 1,7 m, Länge 3,05 m, Höhe 1,3 m, Gewicht ca. 250 kg
„Barrierefrei“	2 Tretantriebe, 1 Handantrieb	Breite 1,7 m, Länge 1,8 m, Höhe 1,25 m, Gewicht ca. 130 kg
Zusatzausstattung		
Hebe-Wendevorrichtung	zum Wechseln der Fahrtrichtung	
Zieh- und Schiebewagen	für maximal 4 Personen	
Gepäckanhänger (offen oder geschlossen)	Gewicht ca. 50 kg	
Anhängerkupplung	Für die Kopplung mit anderen Draisinen, oder den Gepäckanhänger	

Quelle: eigene Darstellung nach play team 2004

Die hergestellten Produkte, die in Tabelle 12 aufgelistet sind, werden mit eigenen Fahrzeugen der Firma play team zu den Kunden transportiert und auf Wunsch auch dort montiert (vgl. play team 2004).

Die Firma „Zwingmann – Stahl- und Metallbau“ stellt u.a. Geländer, Treppen und Türen her. Seit einigen Jahren werden dort auch Draisinen hergestellt, wobei die Firma sich auf Fahrradraisinen spezialisiert hat. Tabelle 13 stellt die produzierten Draisinen sowie den Zubehör dar.

**Tabelle 13: Hergestellte Draisinen und Zubehör der Firma „Zwingmann - Stahl- und Metallbau“**

Draisine	Sitzplätze
Typ 4-Sitzer	bis zu 2 Fahrer und 2 Mitfahrer
Typ 5-Sitzer	bis zu 2 Fahrer und 3 Mitfahrer
Typ 6-Sitzer	bis zu 3 Fahrer und 3 Mitfahrer
Zubehör	
- Flaschenhalter	
- Sitzbank mit Sitzpolstern und Sicherheitsgurten	

<sup>5</sup> Informationen per E-Mail von Werner Krautkrämer, Geschäftsführer der Firma „play team Sport-, Spiel- und Freizeitgeräte GmbH“, 13.07.2012

- Drehscheibe
- Höhenverstellbarer Lenker
- Höhenverstellbarer Sattel
- Elektrokasten mit Akku und Dämmerungsschalter
- Rücklicht mit roter LED
- Fußbremse und Handfestbremse
- Gefederte Puffer
- Spurkranzrad mit Kunststoffkern und konischer Stahllauffläche
- Große Werbefläche zum Vermarkten

Quelle: eigene Darstellung nach Zwingmann – Stahl- und Metallbau (o.J.)

Im Vergleich zu der Firma „play team“ bietet die Firma „Zwingmann“ weniger Draisinen aber ein größeres Angebot an Zubehör an, was Tabelle 13 erkennen lässt. Insgesamt hat das Unternehmen 12 Draisinen für die Eichsfelder Kanonenbahn in Thüringen hergestellt. Bei dieser Bahn führt die Strecke durch zwei Tunnel, weshalb z.B. ein Rücklicht mit Dämmerungsschalter für die Draisine entwickelt wurde (vgl. Zwingmann – Stahl- und Metallbau o.J.).

Die Firma „Bippener Metallbau GmbH“ fertigt u.a. Draisinen und deren Zubehör an. Das Angebot beinhaltet Fahrraddraisinen, Handhebeldraisinen und Clubdraisinen, sowie den Bau von Draisinenbahnhöfen (vgl. Bippener Metallbau GmbH 2000).

Insgesamt sind ca. 90 Prozent der hergestellten Draisinen Fahrraddraisinen, weshalb es schwerer ist, andere Arten, wie z.B. Handhebeldraisinen zu erwerben<sup>6</sup>.

Die Kosten einer Fahrraddraisine belaufen sich je nach Zubehör, Ausstattung und Größe auf 5.000 bis über 10.000 Euro<sup>7</sup>. Um die Kosten für den Erwerb der Draisinen nicht ganz alleine stemmen zu müssen, können die Besitzer von Draisinenbahnen die Fahrzeuge entweder mieten oder durch Leasing und Sponsoring finanzieren. Die Sponsoren einer Draisine können die Gestaltung der Vorderfläche der Draisine übernehmen und sie so Lackieren und Beschriften lassen, wie sie es wünschen. Die Weinvierteldraisine in Österreich bietet ein solches Sponsoring an. Der Sponsor übernimmt die Anschaffung und Gestaltung einer Draisine und sonstige betriebsnotwendige Einrichtungen. Die Draisine wird unter dem Namen des Sponsors bezeichnet und vermarktet. Für betriebsinterne Zwecke oder Werbefahrten kann der Sponsor seine Draisine nutzen. Die Sponsoring-Beiträge für die Förderbeiträge der Weinvierteldraisine betragen für das erste Jahr 800 bis 1.800 Euro (zzgl. 20 % Umsatzsteuer) und für jedes weitere Jahr 350 bis 1.000 Euro (zzgl. 20 % Umsatzsteuer) (vgl. Verein Neue Landesbahn 2006).

<sup>6</sup> Information von Alexander Hofmann, Gründer und Besitzer der Draisinenbahn Kochertalerlebnis, 02.06.2012

<sup>7</sup> Information von Christine Bauer, Besitzerin der Südpfalz-Draisine, 02.07.2012

Der Erwerb der Materialien und die Umsetzung des Gleisbaus stellen einen langwierigen und kostenintensiven Prozess dar. Nach der Bodenuntersuchung für die neu anzulegenden Wege muss entschieden werden, welche Schienen verlegt werden sollen und wie viele Draisinen für eine optimale Ausnutzung der Draisinenbahn notwendig sind.

#### 6.4 Die Vermarktung der Draisinenbahn

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich mit der Vermarktung der geplanten Draisinenbahn. Dafür wurden Informationszentren für Touristen in der Umgebung von Münsingen besucht, um das vorhandene Material für die Vermarktung des ehemaligen Truppenübungsplatzes und des Biosphärengebiets Schwäbische Alb zu untersuchen.

Ein wichtiger Aspekt einer Tourismusplanung ist das Marketing und die Verkaufsförderung der touristischen Produkte und des Tourismusziels. Die Vermarktungsstrategie muss dabei auf die potenziellen Gäste abgestimmt werden (vgl. Europäische Kommission 2003, S.67).

Dafür wäre es hilfreich, ein Besucherprofil aus Marktuntersuchungen für den ehemaligen Truppenübungsplatz zu erstellen, um das passende Image entwickeln zu können.

Die Bekanntmachung der Draisinenbahn sollte über Image-, Informations-, und Angebotsbroschüren, das Internet, Informations- und Besucherzentren, die Organisation von Pressefahrten, die Teilnahme an Tourismusböden sowie intensiver Öffentlichkeitsarbeit erfolgen. Um die Wiedererkennbarkeit der Draisinenbahn zu fördern, sollte ein markantes Logo oder ein Schriftsatz entworfen werden, welche Broschüren etc. kennzeichnen.



**Abbildung 26: Logos der Draisinenbahn Kochertalerlebnis und der Südpfalz-Draisinenbahn**

Quelle: <http://www.kochertalerlebnis.de/cms/index.php> und eigene Aufnahme am 02.07.2012

Abbildung 26 zeigt die Logos der bereits vorgestellten Draisinenbahnen Kochertalerlebnis und Südpfalz-Draisinenbahn, die als Beispiele dienen können.

Faltblätter und Broschüren über die Draisinenbahn müssen für die Vermarktung entwickelt werden. Sie sind überregional einsetzbar und dafür geeignet, die Draisinenbahn in

touristischen Einrichtungen, wie Fremdenverkehrsverbänden oder Informationszentren zu repräsentieren. Alle relevanten Fakten, wie u.a. das Angebot der Draisinen und der Strecken, eine Preisauskunft, Ansprechpartner und eine Anfahrtsskizze sollen darin enthalten sein (vgl. Engels, Job-Hoben 2009, S. 92).

Dabei muss sichergestellt werden, dass das Material präzise und gut formuliert ist, um für die Zielgruppen attraktiv zu sein (vgl. Europäische Kommission 2003, S.67).

Die Broschüren für die geplante Draisinenbahn sollten in verschiedenen Sprachen gedruckt werden und zielgruppenorientiert sein. Um die Übersetzungskosten zu sparen, könnten Studenten einer Fremdsprache an der Universität Tübingen diese Aufgaben übernehmen. Falls barrierefreie Draisinen zur Verfügung stehen, sollte in den Broschüren erwähnt werden, dass Draisinen auch mit einem Rollstuhl befahrbar sind.

Das Internet wird immer wieder als vertiefendes Informationsmedium und Ort der interaktiven Kommunikation bezeichnet. Für die Draisinenbahn sollte deshalb eine Internetplattform aufgebaut werden, welche als zentrales Informations-Instrument umfassend über die Thematik der Draisinenbahn informiert. Eine Webseite ist besonders für kleine, neue und abgelegene Ziele wichtig, die nicht über die finanziellen Mittel verfügen, um sich umfangreiche Werbekampagnen leisten zu können. Die Erstellung einer Website erfordert allerdings eine Fachkompetenz, damit die endgültige Version benutzerfreundlich ist und regelmäßig aktualisiert werden kann (vgl. Europäische Kommission 2003, S.68).

Um die Draisinenbahn zu vermarkten, muss Presse- und Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden. Neben dem Erstellen von Pressemitteilungen und themenbezogenen Newslettern, ist die Organisation von Pressereisen zur Draisinenbahn und die Ansprache und Betreuung von Journalisten dabei besonders wichtig. Das Ziel der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit besteht in der Platzierung von Beiträgen zur Draisinenbahn in unterschiedlichen Medien, wie im Printbereich, aber auch in Radio- oder TV-Beiträgen (vgl. Engels, Job-Hoben 2009, S. 94).

Fachzeitschriften und –zeitschriften sind ideal, um unterschiedliche Märkte zu erreichen. Einträge in unabhängigen Reiseführern sind für die Draisinenbahn ebenfalls empfehlenswert. Besuche von Fachmessen haben einen hohen Kosten- und Zeitaufwand. Sie sind jedoch nützlich, um Vermittler, wie z.B. Reiseveranstalter zu erreichen (vgl. Europäische Kommission 2003, S. 68).

Für die Draisinenbahn wäre durch die Standortnähe ein Besuch der Messe in Stuttgart möglich. Beispielsweise bei der CMT-Urlaubsmesse (Internationale Ausstellung für Caravaning, Motor und Touristik) kann eine Testfahrt mit der Draisine angeboten werden. Des Weiteren sollten spezielle Fachmessen besucht werden, wie z.B. die „Op Pad“, die

eine der größten Messen für Wandern und Radfahren ist. Günstiger sind Verbindungen mit nationalen und regionalen Tourismusbüros, die die Draisinenbahn in ihr Angebot aufnehmen können.

Bis die Vermarktungsstrategie greift, können bis zu fünf Jahre vergehen. Sie sollte als etwas Langfristiges gesehen werden, das wegen der Veränderungen der Markt-anforderungen und den Reaktionen der Gäste ständig überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht werden muss. Eine Vermarktungsstrategie, die Touristen auch nach ihrer Abreise weiterhin informiert und anspricht, hat enorme Vorteile. Beispiele dafür können Newsletter sein, die an die Gäste gesendet werden und sie über aktuelle Themen und Veränderungen informieren (vgl. Europäische Kommission 2003, S.67 f.).

Durch den Besuch verschiedener Tourist Informationsstellen (Münsingen, Tübingen, Reutlingen, Bad Urach) konnte eine Übersicht über das bereits vorhandene Angebot von Informationen über den ehemaligen Truppenübungsplatz und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb erlangt werden.

Die Informationsstellen für Touristen verfügen insgesamt über ein breites Angebot an Werbematerialien, die den Besucher über touristische Angebote im Biosphärengebiet Schwäbische Alb informieren. Es fehlen jedoch Prospekte, die zielgruppenorientiert sind. Für die Zielgruppen Familien mit Kindern, behinderte Menschen oder Senioren fehlt das Angebot an Informationsmaterial. Des Weiteren gibt es fast kein Material in englischer Sprache, Prospekte in Blindenschrift fehlen ganz. Handlungsempfehlungen betreffen also die Herstellung neuer Broschüren sowie die Öffnungszeiten der Informationszentren. Diese sollten ausgebaut werden, da einige Informationsstellen nur an Feiertagen und am Wochenende geöffnet haben, andere dagegen nur an Werktagen.

Um die Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz optimal zu vermarkten, muss ein professioneller Werbeagent eingesetzt werden. Diese Person soll die Vermarktung der Draisinenbahn aufbauen, sie an Zielgruppen anpassen und zukünftig weiterentwickeln. Der Aufenthalts- und Arbeitsort des Werbeagenten kann z.B. im Bahnhof Münsingen oder im Alten Lager sein. Das Marketing der Draisinenbahn soll auf die bereits vorhandene Vermarktungsstrategie des ehemaligen Truppenübungsplatzes aufbauen.

## **6.5 Potenzielle Fördermittel**

---

Die Aufgaben der touristischen Akteure werden u.a. durch den wachsenden Wettbewerb und die steigenden Qualitätsansprüche immer umfangreicher, weshalb Förderprogramme für Tourismus wichtig sind (vgl. Deutscher Landkreistag 2011, S. 21).

Im Folgenden werden mögliche Förderprogramme für die geplante Draisinenbahn auf Europäischer Ebene, sowie auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene vorgestellt.

### **6.5.1 Tourismusförderung auf Europäischer Ebene**

---

Für die geplante Draisinenbahn können Mittel aus der Regionalförderung der Europäischen Union eingesetzt werden. Dabei sind die wichtigsten Finanzierungsinstrumente der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Fonds zur Förderung der Ländlichen Entwicklung (ELER) (vgl. Thomas 2008, S.221).

In der laufenden Strukturfondsperiode von 2007-2013 erhält Deutschland insgesamt rund 26,2 Milliarden Euro. Davon stehen den neuen Ländern ca. 15,3 Milliarden Euro, den alten Ländern ca. 10,2 Milliarden Euro zur Verfügung (vgl. Deutscher Bundestag 2008, S. 13).

Der EFRE unterstützt Projekte in den Bereichen Regionalentwicklung, wirtschaftlicher Wandel, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und territoriale Zusammenarbeit. Schwerpunkte bei der Finanzierung liegen bei privaten und öffentlichen Investitionen zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen, bei Forschung und Innovation, sowie bei Umweltschutz. Infrastrukturinvestitionen werden vor allem in den am wenigsten entwickelten Regionen getätigt. Projekte werden durch Kofinanzierung unterstützt, wobei die Beteiligung zwischen 50 und 85 % der Kosten liegt (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2012a).

Der ELER beinhaltet die Ziele Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Land- und Forstwirtschaft, Verbesserung der Umwelt und Landschaft, Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft, Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und lokale Entwicklungsstrategien für den ländlichen Raum. Gefördert werden u.a. Maßnahmen, wie nachhaltige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher und bewaldeter Flächen, Aus- und Weiterbildungen, die Verbesserung der Qualität der landwirtschaftlichen Produktion, sowie spezifische Vorhaben und Innovationen in den Bereichen Klimawandel und erneuerbare Energien. Die Fördermittel beinhalten 50 bis 85 % der Kosten (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2012b).

Das Förderprogramm LEADER (dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) kommt für die Draisinenbahn noch nicht in Frage, da das Programm auf bestimmte Gebiete beschränkt ist und der ehemalige Truppenübungsplatz nicht dazu gehört. Um LEADER-Fördermittel zu bekommen, müsste das Draisinenprojekt erfolgreich an einem Wettbewerb teilnehmen, bei welchen ein regionales Entwicklungskonzept vorgelegt werden muss.

### **6.5.2 Tourismusförderung auf Bundesebene**

---

Auf Bundesebene wird Tourismusförderung von verschiedenen Ministerien erarbeitet. 2001 wurden rund 179 Millionen Euro zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur für die Tourismuswirtschaft bewilligt (vgl. Deutsche Bundesregierung 2002, S.52)

Das Bundeswirtschaftsministerium stellt für den Tourismus die meisten Mittel zur Verfügung. Dabei kommt der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ein Anteil von 50 % zu, welche Fremdenverkehrsbetriebe bei Investitionen und bei dem Ausbau der touristischen Infrastruktur unterstützt. Das Wirtschaftsministerium fördert die Deutsche Zentrale für Tourismus, die vor allem für Inlands- und Auslandswerbung zuständig ist. Weitere Fördermittel bekommt das Deutsche Seminar für Fremdenverkehr, welches der Weiterbildung im Tourismus dient. Das Landwirtschaftsministerium fördert die Vermarktung von Urlaub auf dem Bauernhof, das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend unterstützt u.a. Investitionen in Familienferienstätten oder Jugendherbergen. Das Ministerium des Inneren fördert den Bau und die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Bei diesen Förderungen ist es jedoch schwer, den Beitrag für den Tourismus zu bestimmen, da er nur kleinteilig mitbehandelt wird und geringe Mittel zur Verfügung stehen (vgl. Becker et al. 2007, S. 383 f.).

Für die geplante Draisinenbahn sind diese Fördermittel trotzdem wichtig, da durch sie die Verbindung und Kooperation mit angrenzenden Gemeinden, der Ausbau der Infrastruktur von Gastronomiebetrieben und das Marketing unterstützt werden können.

### **6.5.3 Tourismusförderung auf Länderebene**

---

Die Konkretisierung der Fördersätze für Tourismus liegt im Aufgabenbereich der Länder, wodurch Förderbedingungen aufgestellt werden (vgl. Thomas 2008, S. 226).

Für das Land Baden-Württemberg gibt es das Entwicklungsprogramm ländlicher Raum (ELR). Die Ziele dieses Förderprogramms sind die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie ein Entgegenwirken der Abwanderung und des landwirtschaftlichen Strukturwandels in ländlich geprägten Dörfern und Gemeinden. Zuwendungsempfänger können Gemeinden, natürliche Personen, juristische Personen, sowie Personengemeinschaften und Personengesellschaften sein. Die Beantragung der Fördermittel über das jeweilige Regierungspräsidium eingereicht werden. Die Förderung erfolgt als Anteilsfinanzierung, wobei die Förderhöhe bei kommunalen Projekten bis zu 50 % der Ausgaben beträgt, jedoch maximal 750.000 Euro. Bei Projekten von kleinen und mittleren Unternehmen beträgt sie maximal 200.000 Euro, bei privat-gewerblichen

Projekten bis zu 20 % der Gesamtkosten und bei sonstigen privaten Projekten bis zu 30 % der Aufwendungskosten (vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg 2011).

Für die Draisinenbahn wäre dieses Förderprogramm passend, da sie eine strukturverbessernde Handlung darstellt und Arbeitsplätze in kleinen und mittleren Unternehmen und eine Gemeinschaftseinrichtung schafft.

Ein weiteres Förderprogramm des Landes ist das Projekt des Landes zur Erhaltung und Entwicklung von Natur und Umwelt (PLENUM). Es hat die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung und Stärkung von Regionen, der Erhaltung und Entwicklung der biologischen Vielfalt in Kulturlandschaften, sowie den Schutz der Natur gemeinsam mit der Bevölkerung. Empfänger dieser Förderung können natürliche und juristische Personen und Gemeinden oder Gemeindeverbände sein. Dabei bekommen die Maßnahmen, die in Tabelle 14 dargestellt werden, eine Förderung.

**Tabelle 14: Maßnahmen und Förderbeiträge von PLENUM**

Maßnahme	Maximalförderung
Investition in landwirtschaftlichen Betrieben z.B. bauliche Anlagen, technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte	90 %
Investition zur Verbesserung von Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, z.B. EDV-Software	40 %
Investition im Bereich Naturschutz, Landschaftspflege und Landeskultur, z.B. bauliche Anlagen und Einrichtungen, wie Wege, Informationstafeln, Schilder	90 %, kommunal bis 70 %
Dienstleistung und Organisation zur Vermarktung ökologischer oder regionaler landwirtschaftlicher Qualitätsprodukte z.B. Vermarktungs- und Entwicklungskonzeptionen, Marktanalysen, Gründungskosten für Erzeugerzusammenschlüsse oder Umweltmanagement	90 %, Folgeförderung jedoch geringer
Dienstleistung zum Zweck des Naturschutzes, der Landschaftspflege und Landeskultur, z.B. projektbezogene Konzeption und Beratung zur Einführung der Konzeption, Management, Beratung zur Umsetzung	90 %

Quelle: PLENUM Baden-Württemberg o.J.

Das Förderprogramm übernimmt 10 – 90 % der Kosten. Die Höhe hängt von der Bedeutung der Maßnahme ab. Es wird ebenfalls berücksichtigt, wie die Maßnahme in ein Gesamtprojekt eingebunden ist, ob sie einen Modellcharakter hat und wie das finanzielle Eigeninteresse des Antragsstellers ist. Tabelle 14 zeigt die jeweiligen Förderbeiträge für die beschriebenen Maßnahmen (vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2004).

Eines der fünf PLENUM-Projektgebiete ist die Schwäbische Alb. Eine Förderung der Draisinenbahn ist durch die oben genannten Punkte nicht möglich, jedoch können durch dieses Programm Informationstafeln, Schilder, die Marktanalyse und die Beratung für das Konzept finanziell unterstützt werden.

Des Weiteren gibt es das Programm zur Förderung öffentlicher Tourismusinfrastruktureinrichtungen. Dabei werden bauliche Investitionen wie die Errichtung, Sanierung und Modernisierung öffentlicher Tourismusinfrastruktureinrichtungen unterstützt, wozu auch Wanderwege und Radinfrastruktur gehören. Das Ziel ist, die Qualität sowie die Nachhaltigkeit der Tourismuseinrichtungen zu stärken. Der Bereich des Sanften Tourismus soll dabei besonders beachtet werden. Antragsberechtigt sind Gemeinden oder gemeindliche Zusammenschlüsse sowie Unternehmen mit überwiegend öffentlichen Tourismusaufgaben, an denen Gemeinden oder Landkreise mindestens mit 50 % beteiligt sind. Das Projekt muss in ein touristisches Entwicklungskonzept passen, welches das regionale Umfeld berücksichtigt. Die baulichen Investitionen müssen für ein marktorientiertes, zukunftsfähiges Gesamtangebot erforderlich sein. Die Förderung erfolgt durch einen Zuschuss, dessen Höhe je nach Vorhaben und Antragssteller zwischen 15 und 50 % der anfallenden Kosten variiert, jedoch maximal 2,5 Mio. Euro beträgt. Bei Vorhaben an Wanderwegen oder der Radinfrastruktur beträgt der maximale Beitrag 25.000 Euro (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2012c).

Da die Draisinenbahn ein marktorientiertes und zukunftsfähiges Angebot darstellt und die touristische Entwicklung eine Förderung rechtfertigt, wäre dieses Programm für das Draisinenprojekt passend.

#### **6.5.4 Tourismusförderung auf Gemeindeebene**

---

Die Tourismusförderung auf der Gemeindeebene ist eine freiwillige Aufgabe. Die wesentlichen Aufgaben der Gemeinden bei der Förderung des Tourismus sind die Gästebetreuung vor Ort, das Marketing und der Ausbau sowie die Unterhaltung der Fremdenverkehrsinfrastruktur (vgl. Becker et al. 2007, S. 392).

Das Förderprogramm „Biosphärengebiet Schwäbische Alb“ kann für die Draisinenbahn genutzt werden. Dabei stehen seit 2008 jedes Jahr 200.000 Euro Fördermittel zur Verfügung. Die Anträge für die Fördergelder können von Kommunen, Vereinen und Verbänden sowie von Interessengemeinschaften und Privatpersonen gestellt werden. Die Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb, das Regierungspräsidium Tübingen und die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz prüfen die Anträge auf ihre inhaltliche und förderrechtliche Eignung. Danach werden sie dem PLENUM-Beirat zur

Entscheidung vorgelegt. Die Landschaftspflegerichtlinie ist dabei die rechtliche Grundlage für die Förderung (vgl. Regierungspräsidium Tübingen 2012).

Diese Übersicht über die Tourismusförderung auf verschiedenen Ebenen zeigt, dass dem Tourismus auf der Gemeindeebene die größte wirtschaftliche Bedeutung zukommt und dort auch entsprechende Maßnahmen zur Förderung des Tourismus ergriffen werden. Auf der Ebene des Bundes und der Länder hat Tourismus einen geringeren Stellenwert und wird nur in geringem Maße und nur indirekt gefördert.

## 6.6 Handlungsempfehlungen für die Realisierung der Draisinenbahn

Insgesamt gesehen ist eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz ein Projekt um den Tourismus und die Entwicklung der Region nachhaltig zu gestalten. Um das Projekt weiterzuführen, muss eine konkrete Planung eingeleitet werden. Dafür müssen die anfallenden Aufgaben an kompetente Personen übergeben werden. Es sollte eine Arbeitsgruppe gegründet werden, die sich mit der Draisinenthematik beschäftigt. Innerhalb dieser Gruppe sollten Tätigkeitsfelder für einzelne Mitarbeiter herausgearbeitet werden und Handlungsempfehlungen auferlegt werden.

Tabelle 15 stellt konkrete Handlungsempfehlungen für die Draisinenbahn dar. Die Empfehlungen sind den Punkten Konzept, Umsetzung, Vermarktung und Fördermittel zugeordnet.

**Tabelle 15: Handlungsempfehlungen für die Realisierung der Draisinenbahn**

Konzept	Möglichkeiten und Beispiele
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitsgruppe für die Draisinenbahn muss gegründet werden</li> <li>- Organisation und Veranstaltung „Runder Tische“</li> </ul>	Mitglieder: Regionalverband Neckar-Alb, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforst, Regierungspräsidium Tübingen, Schwäbische Alb-Bahn e.V., DB Netz AG, beteiligte Landkreise, Städte und Gemeinden etc.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktaufnahme zu DB Netz AG</li> </ul>	Vereinbarung über Gleise, Anfrage als Projektpartner
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anreise der Gäste zum Alten Lager und zum Startpunkt der Draisinenbahn</li> <li>- Marktanalyse über Besucher und ihre Herkunft durchführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biosphärenbus</li> <li>- Sammeltaxi</li> <li>- Schwäbische Alb-Bahn</li> <li>- Pferdekutsche vom Gestüt Marbach aus</li> <li>- Segway-Fahrten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vergünstigungen beim Kauf des ÖPNV-Tickets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gutschein für Mittagessen</li> <li>- Sonnenschirm / Regendach für Draisine</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfung der Draisinenbahn mit weiteren touristischen Angeboten auf der Schwäbischen Alb und im Umfeld</li>   <li>- Pauschalangebot für Tagesgäste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biosphärenzentrum</li> <li>- Museen im Umkreis (Fossilienmuseum Dotternhausen, Heimatmuseum Münsingen)</li> <li>- Höhlen (Bärenhöhle, Charlottenhöhle, Laichinger Tiefenhöhle etc.)</li> <li>- Geologische Lehrpfade (Karstkundlicher Wanderweg Laichingen etc.)</li> <li>- Fossilien-Klopfplätze (Holzmaden, Dotternhausen etc.)</li> </ul> <p>Biosphärenbus holt Besucher an Sammelpunkten ab, fährt touristische Angebote, wie die Draisinenbahn ab und bringt sie abends wieder zum Sammelpunkt zurück</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept der Nutzung der Draisinenbahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontakt zu Besitzern und Gründern von Draisinenbahnen aufnehmen, z.B. Dr. Schulze → Mithilfe bei der Konzepterarbeitung und Umsetzung</li> <li>- Notwendigkeit von Draisinen-führern prüfen</li> <li>- Überprüfung der Befahrbarkeit der Routen pro Tag, Auslastung der Strecken prüfen → jeweils nur eine Route am Tag öffnen</li> <li>- Angebote an Haltestellen planen</li> </ul>

<b>Umsetzung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechtliche Grundlagen klären</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notwendige Genehmigungen einholen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boden / Wege auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz müssen von Ingenieuren untersucht werden, um festzustellen, welche Schienen verlegt werden können und ob die neuen Teilstrecken angelegt werden können</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die neuen Teilstrecken muss die Kampfmittelbelastung im Boden entfernt und der Untergrund befestigt werden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontakt zu Draisinenherstellern aufnehmen → Roadshow veranstalten oder Draisinen-Wettfahren auf bestehenden Gleisen (z.B. Oberheutal) / Draisinen mieten oder kaufen, Anzahl und Modelle der Draisinen auswählen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erwerb und Verlegung der Schienen → zuerst kleine Teststrecke (Route 1) einrichten, um zu überprüfen, ob die Draisinenbahn von den Besuchern angenommen wird</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau der drei gesamten Draisinenrouten, Wege für Radfahrer und Spaziergänger sperren</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellen und Draisinenparkplätze müssen errichtet und gestaltet werden (Sitzgelegenheiten, Informationstafeln, Spielgeräte für Kinder etc.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationsschilder an der Strecke und an den Haltestellen anfertigen und anbringen</li> </ul>

- Erstellung der Audiotour → Dateien aufnehmen (z.B. Berichte von Soldaten oder Bewohnern von Gruorn), Audiogeräte anschaffen (Leihgebühr für Besucher)
- Sponsoren für Flächen auf den Draisinen finden
- Draisinenführer ausbilden (z.B. Truppenübungsplatz-Guides)
- Beschilderung zur Draisinenbahn an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen etc.

<b>Vermarktung</b>
- Werbeagent beauftragen, Sitz z.B. im Alten Lager oder Bahnhof Münsingen
- Vermarktung auf bereits bestehende Strategie aufbauen, Stärken-Schwächen-Analyse
- Name für Draisinenbahn finden (Bürger der angrenzenden Städte und Gemeinden einbinden)
- Logo für die Draisinenbahn entwerfen (Bürgerbeteiligung)
- Internetauftritt: generelle Informationen über die Draisinenbahn, Buchungsmöglichkeiten, Wettervorhersage, Newsletter
- Flyer, Broschüren erstellen (Fremdsprachen, Blindenschrift)
- Flyer, Broschüren in der Region, aber auch in ganz Deutschland und im näheren Ausland verteilen (in Hotels, Ferienhäusern, bei touristischen Angeboten auslegen)
- Berichte in Zeitungen und Zeitschriften
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit (Einladung von Journalisten)
- Messeauftritte planen und veranstalten → Testfahrt mit der Draisine um den Stand herum
- Werbung in Fernsehen und Radio (z.B. RTF 1, SWR)
- Vermarktung Zielgruppengerecht gestalten

<b>Fördermittel</b>
- Passende Förderprogramme auswählen
- Anträge stellen

Quelle: eigene Erhebung

Die Liste der Handlungsempfehlungen zeigt unterschiedliche Aufgabenfelder bei der Realisierung der Draisinenbahn. Zuerst ist es jedoch wichtig die Grundlagen, wie die rechtlichen Angelegenheiten und die Gegebenheiten auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz zu prüfen. Wenn danach feststeht, dass die Draisinenbahn genehmigt werden kann, muss ein Gesamtkonzept von der Arbeitsgruppe erstellt werden. Darin müssen die vorgeschlagenen Maßnahmen der Tabelle 15 enthalten sein, um die Vorteile für das Biosphärengebiet Schwäbische Alb und die gesamte Region aufzuzeigen. Die Konzeption ist auch für die Antragsstellungen der Förderprogramme wichtig. Bei der Umsetzung muss nach der Boden- und Wegeuntersuchung bestimmt werden, ob die Realisierung der vorgeschlagenen Draisinenrouten möglich ist. Für den Anfang sollte eine Teststrecke eingerichtet werden, um die Annahme der Besucher zu testen. Fällt diese positiv aus, sollte die Streckenerweiterung stattfinden. Für die Vermarktung der Draisinenbahn müssen professionelle Mitarbeiter eingestellt werden, um die Draisinenbahn bekannt zu machen und sie regional und deutschlandweit zu vermarkten.

Das breite Aufgabenfeld kann nur durch eine Kooperation verschiedener Akteure funktionieren. Dabei sollte eine Mitarbeit von Interessenten und Bewohnern der angrenzenden Städte und Gemeinden nicht ausgeschlossen werden.

## 7. Fazit

---

Der Südwesten Deutschlands ist für seine zahlreichen Besonderheiten bekannt. In Zukunft kann das faszinierende Landschaftsbild durch die Naturparks und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb weiter ins Zentrum dieser Besonderheiten rücken. Der ehemalige Truppenübungsplatz Münsingen, das Herzstück des Biosphärengebiets Schwäbische Alb, kann dabei besonders hervorgehoben werden. Seine einmalige, park-artige Landschaft ohne Zerschneidungen durch Siedlungen, Straßen oder Stromleitungen lockt sehr viele Besucher an. Die Folgen der über 100 Jahre langen militärischen Nutzung stellen jedoch ein großes Problem dar. Durch die Kampfmittelbelastung im Boden ist die touristische Nutzung des Gebiets auf die ausgeschriebenen Wege beschränkt.

Dieser Arbeit lag die Frage zu Grunde, wie man ein solches Gebiet, trotz der gefährlichen Altlasten im Boden, nachhaltig nutzen kann. Dabei sollte die Erschließung des ehemaligen Truppenübungsplatzes für Besucher durch sanfte Tourismusformen zugänglich sein.

Die Idee für Sanften Tourismus auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz ist für diese Arbeit die Fortbewegung durch das Gebiet mit der Draisine. Anhand der Untersuchung der Draisinenbahnen in Deutschland konnte eine starke Verbreitung des Draisinen-tourismus in Niedersachsen, Brandenburg, Schleswig-Holstein sowie Nordrhein-Westfalen festgestellt werden. Eine Marktlücke an Draisinenbahnen besteht vor allem in Süddeutschland. Die geplante Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen hat das Ziel, diese Marktlücke aufzufüllen.

Durch die Fixierung der Draisinen auf die Schienen wird sichergestellt, dass eine Berührung der Besucher mit den gefährlichen Altlasten ausgeschlossen ist. Nur an ausgeschriebenen Haltestellen dürfen die Besucher die Draisine verlassen. In der Arbeit wurden verschiedene Möglichkeiten einer angepassten Besucherlenkung an den Haltestellen vorgestellt, die eine Gefährdung der Besucher ausschließen.

Die Strecken der zukünftigen Draisinenbahn führen auf bereits bestehenden Wegen durch den ehemaligen Truppenübungsplatz und sind für Radfahrer und Fußgänger gesperrt. Die Nutzer der Draisinen erhalten dadurch einen Einblick in Landschaften, die sie sonst nicht erreicht hätten. Für den Bau der Draisinenbahn müssen Schienen auf den Wegen verlegt und teilweise neue Strecken angelegt werden, um ein höhenoptimiertes Wegenetz zu

realisieren. Die drei Routen, mit Längen von 15, 24 und 28 Kilometern, verbinden die Attraktionen, wie die ehemaligen militärischen Beobachtungstürme, das Dorf Gruorn, sowie Ortsteile der angrenzenden Gemeinden miteinander. Die Draisinenbahn erschafft Arbeitsplätze und hat wirtschaftlich gesehen einen positiven Einfluss auf das Biosphärengebiet Schwäbische Alb und die gesamte Region Neckar-Alb. Durch eine Verknüpfung der Draisinenbahn mit weiteren Projekten und eine an Zielgruppen angepasste Vermarktung kann die bestehende Tourismusstrategie erweitert werden. Für die Anreise der Besucher zum Startpunkt der Draisinenfahrt wurden verschiedene Möglichkeiten vorgestellt, die zusammen mit der Draisinenbahn ein Gesamtkonzept für Sanften Tourismus im Biosphärengebiet Schwäbische Alb darstellen können.

Die Entscheidung darüber, ob eine Draisinenbahn auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz realisiert wird, hängt vom Engagement der Entscheidungsträger ab. Zuerst muss geklärt werden, ob eine Steigerung der touristischen Nutzung des Gebiets erwünscht ist, um Konflikte vorzubeugen. Danach ist die Aufgabe, für die notwendigen Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Draisinenprojekts zu sorgen. Dazu gehört die Klärung der rechtlichen Regelungen sowie Bodenuntersuchungen im Planungsgebiet, um sicherzustellen, dass eine Realisierung der Draisinenbahn möglich ist. Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen sollten durch eine Arbeitsgruppe übernommen und untereinander nach den Themenfeldern Konzept, Umsetzung, Vermarktung und Fördermittel aufgeteilt werden. Dabei sollten sie durch professionelle Mitarbeiter, wie z.B. Werbeagenten, unterstützt werden, um das Projekt optimal bekannt zu machen, es erfolgreich umzusetzen und zu erhalten.

## Literaturverzeichnis

---

- Agrarsoziale Gesellschaft (Hrsg.) (2000): Global denken – regional handeln. Impulse aus ländlichen Räumen. Göttingen
- Allgemeines Eisenbahngesetz (1993) [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg\\_1994/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf) (letzter Zugriff am 15.08.2012)
- Balzan, J. (o.J.): Draisinensammlung Fricktal. Die Geschichte der Draisinen. <http://www.draisine.ch/dsf/index.php/draisinen> (letzter Zugriff am 14.08.2012)
- Bauer, C. (2005): Neues Leben auf alten Gleisen. Draisinenbahnen als Teil des touristischen Angebots in Deutschland. Diplomarbeit. Hannover
- Baumgartner, C., Röhler, C. (1998): Nachhaltigkeit im Tourismus: Umsetzungsperspektiven auf regionaler Ebene. Wien
- Becker, C. et al. (2007): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblicke. Oldenbourg
- Bippener Metallbau GmbH (2000): Draisinenbau und Zubehör. Homepage <http://www.bm-metall-und-draisinenbau.de/> (letzter Zugriff am 26.07.2012)
- Bölsche, J. (2009): Auf dem Abstellgleis. Draisinenfahrer und Bahnlatzcher. Spiegel Online <http://www.spiegel.de/reise/europa/draisinenfahrer-und-bahnlatzcher-auf-dem-abstell-gleis-a-633683.html> (letzter Zugriff am 26.07.2012)
- Brauckmann, S. (2011): Draisines and tourism – New perspectives on historical railway tracks. Hamburg [http://t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Brauckmann\\_Stefan\\_Paper.pdf](http://t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Brauckmann_Stefan_Paper.pdf) (letzter Zugriff am 15.08.2012)
- Bundesamt für Naturschutz (2011): Ökotourismus: Begriffe und Definitionen [http://www.bfn.de/0323\\_iyeoeko.html](http://www.bfn.de/0323_iyeoeko.html) (letzter Zugriff am 14.08.2012)
- Bundesforst Hauptstelle Meßstetten (2008): Allgemeines <http://www.muensingen.de/servlet/PB/show/1256570/Bundesforst%20-%20FAQ.pdf> (letzter Zugriff am 15.08.2012)

Bundesforst und Stadt Münsingen (o.J.): Reiseziel ehemaliger Truppenübungsplatz im Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Reutlingen. [http://www.muensingen.de/servlet/PB/show/1252009/Flyer-Reiseziel-Natur-ehemaliger-Truppenuebungsplatz-20\\_08.pdf](http://www.muensingen.de/servlet/PB/show/1252009/Flyer-Reiseziel-Natur-ehemaliger-Truppenuebungsplatz-20_08.pdf) (letzter Zugriff am 26.07.2012)

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1986): Entwicklung ländlicher Räume durch den Fremdenverkehr. Forschungsberichte und Seminarergebnisse. In: Schriftenreihe 06 „Raumordnung“. Bonn

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2012a): Förderdatenbank. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Berlin <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=9f17842ca2ed22636d10ec83c35507fd;views;document&doc=2650> (letzter Zugriff am 06.08.2012)

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2012b): Förderdatenbank. Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Berlin <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=4ed5153c3074276626f15c0c7a65d0c5;views;document&doc=2622> (letzter Zugriff am 06.08.2012)

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2012c): Förderdatenbank. Förderung öffentlicher Tourismusinfrastruktur. Berlin <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=4aa561e46fff16fb87d819d09c769842;views;document&doc=8519> (letzter Zugriff am 06.08.2012)

DB Mobility Logistics AG (2011): Naturschätze entspannt und umweltfreundlich erleben. Fahrtziel Natur. Frankfurt am Main. [http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/service/20120130\\_service\\_fahrtziel\\_natur.pdf](http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/service/20120130_service_fahrtziel_natur.pdf) (letzter Zugriff am 10.08.2012)

Deutsche Bundesregierung (2002): Konzeption der Bundesregierung für den Bereich „Umweltschutz und Tourismus“. <http://www.oete.de/dokumente/docs%20zukunftsreisen/2002.pdf> (letzter Zugriff am 17.08.2012)

Deutscher Bundestag (2008): Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung. Drucksache 16/8000. [http://www.oete.de/dokumente/docs%20zukunftsreisen/](http://www.oete.de/dokumente/docs%20zukunftsreisen/Tourismus) Tourismus

politischer-Bericht-der-\_Bundesregierung-2008\_16\_.pdf (letzter Zugriff am 17.08.2012)

Deutscher Landkreistag (2007): Organisation und Finanzierung der Tourismusförderung in Landkreisen. Erfolgsfaktoren – Strategien – gute Beispiele. In: Schriften des Deutschen Landtages. Band 99. Berlin <http://www.kreise.de/cms1/images/stories/publikationen/bd-99.pdf> (letzter Zugriff am 31.07.2012)

Deutsches Nationalkomitee für das UNESCO Programm „Der Mensch und die Biosphäre“ (2007): Kriterien für die Anerkennung und Überprüfung von Biosphärenreservaten der UNESCO in Deutschland. Bonn <http://www.unesco.de/fileadmin/medien/Dokumente/Bibliothek/BroschKriterienendfass31.10.07.pdf> (letzter Zugriff am 15.08.2012)

Engels, B., Job-Hoben, B. (2009): Nachhaltiger und naturverträglicher Tourismus – Strategien, Erfolgsfaktoren und Beispiele zur Umsetzung. Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.). Bonn

Erdmann, K.-H., Frommberger, J. (1999): Neue Naturschutzkonzepte für Mensch und Umwelt. Biosphärenreservate in Deutschland. Berlin

Europäische Kommission (2003): Entwicklung eines Nachhaltigen Tourismus durch Nutzung des Natur- und Kulturerbes an nicht traditionellen Reisezielen. Luxemburg

Geschäftsstelle Biosphärengebiet beim Regierungspräsidium Tübingen (2008): Leben und wirtschaften mit der Natur. Münsingen [http://www.nationale-naturlandschaften.com/dateien/infothek\\_parks/BiosphrenggebietSchwbischeAlb\\_1.pdf](http://www.nationale-naturlandschaften.com/dateien/infothek_parks/BiosphrenggebietSchwbischeAlb_1.pdf) (letzter Zugriff am 15.08.2012)

Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb (2009): Leben und wirtschaften mit der Natur. Münsingen [http://www.biosphaerengebiet-alb.de/Interne Downloads/06-Links-und-Downloads/06-01-Downloads/2011-10-21-PESCH-Image broschre\\_webversion.pdf](http://www.biosphaerengebiet-alb.de/Interne%20Downloads/06-Links-und-Downloads/06-01-Downloads/2011-10-21-PESCH-Image%20broschre_webversion.pdf) (letzter Zugriff am 27.07.2012)

Guo- Haller, C. (2010): Projektbeschreibung „Alb-Draisine“ auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Münsingen. Mössingen

Hühn (1982): 25 Jahre Verbindungs- und Truppenübungsplatzkommando Münsingen.

Stuttgart

Jungk, R. (1980): Wieviel Touristen pro Hektar Strand? Plädoyer für „Sanftes Reisen“. In: GEO Magazin 10/1980, S.154-156. Hamburg

Kirstges, T. (1995): Sanfter Tourismus. München. 2. Auflage

Künkele, G. (2007): Naturerbe Truppenübungsplatz. Das Münsinger Hardt: Bilder einer einzigartigen Landschaft. Tübingen. 2. Auflage

Landesseilbahngesetz 2004 [http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/lseilbg\\_2005.htm#para0](http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/lseilbg_2005.htm#para0) (letzter Zugriff am 27.07.2012)

Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen (2004): Rückbau von Verkehrsflächen und Tiefbauten. In: Materialien zur Altlastensanierung und zum Bodenschutz. Band 20. Recklinghausen [http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/malbo/malbo20/malbo20\\_s463s478.pdf](http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/malbo/malbo20/malbo20_s463s478.pdf) (letzter Zugriff am 25.07.2012)

Lesachtal (o.J.): Urlaub in Lesachtal. <http://www.lesachtal.com/de/urlaub-im-lesachtal.html> (letzter Zugriff am 18.07.2012)

Lorenz, S., Deigendesch, R (1998): Vom Nutzwald zum Truppenübungsplatz: Das Münsinger Hart. Leinfelden-Echterdingen

Meier Kruker, V., Rauh, J. (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Darmstadt

Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg (2007): Antrag auf Anerkennung eines UNESCO-Biosphärenreservates Schwäbische Alb\_ [http://www.biosphaerengebiet-alb.de/InterneDownloads/04-Basisinformation/04-08-UNESCO/2007-12-18\\_Antrag\\_Textteil.pdf](http://www.biosphaerengebiet-alb.de/InterneDownloads/04-Basisinformation/04-08-UNESCO/2007-12-18_Antrag_Textteil.pdf) (letzter Zugriff am 15.08.2012)

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (2011): Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR). Stuttgart <https://www.landwirtschaft-bw.info/servlet/PB/menu/1149451/index.html> (letzter Zugriff am 31.07.2012)

- Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2004): Projekt des Landes zur Erhaltung und Entwicklung von Natur und Umwelt (PLENUM). Berlin <https://www.landwirtschaft-bw.info/servlet/PB/menu/1149595/index.html> (letzter Zugriff am 31.07.2012)
- mobikon, Riemann, Schulze GbR (2010): Solardraisinen. Solarelektrische Schienenfahrzeuge für Freizeit und Tourismus. Berlin [http://www.mobikon.de/downloads /Flyermobikon-Solardraisinen-2010.pdf](http://www.mobikon.de/downloads/Flyermobikon-Solardraisinen-2010.pdf) (letzter Zugriff am 25.07.2012)
- Moll, P. (1995): Umweltschonender Tourismus – Eine Entwicklungsperspektive für den ländlichen Raum. Bonn
- Play team (2004): play team Spielgeräte – für Kinder gemacht. Halsenbach <http://www.playteam.de/cms/assets/s2dmain.html?http://www.playteam.de/cms/5320929bfd0eb3602/in dex.html> (letzter Zugriff am 18.07.2012)
- Play team (2010): Elektrodraisine. Halsenbach <http://www.playteam.de/cms/downloads/edraisine zeitung.pdf> (letzter Zugriff am 18.07.2012)
- PLENUM Baden-Württemberg (o.J.): Projektförderung. <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/60279/> 14.08.2012 (letzter Zugriff am 26.07.2012)
- PLENUM-Team (2008): Regionalentwicklungskonzept PLENUM Schwäbische Alb 2008-2013. Reutlingen [http://www.plenum-alb.de/upload/Regionalentwicklungskonzept .pdf](http://www.plenum-alb.de/upload/Regionalentwicklungskonzept.pdf) (letzter Zugriff am 26.07.2012)
- Regierungspräsidium Tübingen (2012): Beirat gibt „grünes Licht“ für 22 Projekte. Tübingen <http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1338823/index. html> (letzter Zugriff am 14.08.2012)
- Rein, H. (2009): Besucherlenkungskonzeption für das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Berlin [http://www.biosphaerengebiet-alb.de/InterneDownloads/06-Links-und-Downloads/06-01-Downloads/2009-04-15\\_Endbericht\\_BTE.pdf](http://www.biosphaerengebiet-alb.de/InterneDownloads/06-Links-und-Downloads/06-01-Downloads/2009-04-15_Endbericht_BTE.pdf) (letzter Zugriff am 14.07.2012)
- Reuber, P., Pfaffenbach, C. (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig

Schmude, J., Namberger, P. (2010): Tourismusgeographie. Darmstadt

Schwäbische Alb-Bahn e.V. (2009): Schienengüterverkehr auf der Schwäbischen Alb-Bahn. Münsingen

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2012): Statistische Berichte Baden-Württemberg [http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/Statistische\\_Berichte/3121\\_11003.pdf](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/Statistische_Berichte/3121_11003.pdf) (letzter Zugriff am 18.07.2012)

Ständige Arbeitsgruppe der Biosphärenreservate in Deutschland (1995): Biosphärenreservate in Deutschland. Leitlinien für Schutz, Pflege und Entwicklung. Berlin

Steinecke, A. (2006). Tourismus. Eine geographische Einführung. Braunschweig.

Sternal, B. (2011): Deutschland (k)ein Erfinderland. Ein Abriss durch die Geschichte deutschen Erfindertums. Gernrode

Thamm, S. (2005): Eine Natursportkonzeption für die Mittlere Schwäbische Alb. Diplomarbeit. Stuttgart

Thomas, R. (2008): Tourismusförderung in der kommunalen Praxis. Strategien – Organisation – Marketing – Kooperation – Förderung – Finanzierung. Berlin

UNESCO (2011): 18 new Biosphere Reserves added to UNESCO's Man and the Biosphere(MAB) Programme [http://www.unesco.org/new/en/media-services/single-view/news/18\\_new\\_biosphere\\_reserves\\_added\\_to\\_unescos\\_man\\_and\\_the\\_biosphere\\_mab\\_programme/](http://www.unesco.org/new/en/media-services/single-view/news/18_new_biosphere_reserves_added_to_unescos_man_and_the_biosphere_mab_programme/) (letzter Zugriff am 05.07.2012)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2012): ÖPNV / Schienenverkehr, Daten & Fakten 2011 / 2012. Köln [http://www.vdv.de/module/layout\\_upload/daten\\_und\\_fakten\\_2011\\_2012.pdf](http://www.vdv.de/module/layout_upload/daten_und_fakten_2011_2012.pdf) (letzter Zugriff am 06.08.2012)

Verein Neue Landesbahn (2006): Sponsoring weinvierteldraisine.at. Wien <http://fladner.chello.at/weinvierteldraisinen/sponsoren/Draisinenprojekt-Sponsoring%20NEU%20zweiseitig.pdf> (letzter Zugriff am 15.08.2012)

Verkehrsamt Lesachtal (o.J.): Lesachtal: Stimmungsvoll zu jeder Jahreszeit. Liesing <http://www.evi.cc/pageflipping/lesachtal/bin/#/16> (letzter Zugriff am 18.07.2012)

Zwingmann – Stahl- und Metallbau (2009): Fahrradraisinen von Zwingmann. Worbis <http://www.draisinen-hersteller.de/index.html> (letzter Zugriff am 25.07.2012)