

Die regionalwirtschaftlichen Effekte des Fahrradtourismus am Beispiel von Rheinland-Pfalz

**vom Fachbereich VI
Geographie/Geowissenschaften der Universität Trier
zur Verleihung des akademischen Grades
Doktor der Philosophie (Dr. phil.) genehmigte Dissertation**

**Betreuender und Berichterstatter:
Univ.-Prof. Dr. Andreas Kagermeier**

**Berichterstatter:
Univ.-Prof. Dr. Heiner Monheim
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack**

Datum der wissenschaftlichen Aussprache: 16. Juli 2009

Bert Hallerbach

Trier 2009

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	V
Abkürzungsverzeichnis	XI
Kurzzusammenfassung	1
Danksagung.....	5
Einleitung.....	7
Teil I Entwicklung der Grundlagen und Analyse von Angebot und Nachfrage	13
1 Radtourismus – grundlegende Betrachtung und Einordnung ist das System Tourismus	13
1.1 Historischer Überblick und allgemeine Grundlagen des Fahrradtourismus	14
1.2 Eckwerte der Fahrradnutzung	17
1.3 Typologie der Radfahrer	22
1.4 Radtourismus als Tourismusart – Versuch einer Einordnung	25
2 Die radtouristische Nachfrage.....	35
2.1 Aktuelles Marktvolumen – Vergleich verschiedener Ansätze	36
2.2 Soziodemographische Charakteristika der Radtouristen	42
2.3 Motive der Radfahrer	51
2.4 Anforderungen an das Produkt Radtourismus	60
3 Radtourismus: Angebotsseite.....	63
3.1 Die Basis: Wegenetz und Beschilderung	63
3.1.1 Deutschlandweites Radfernwegenetz: D-Routen	69
3.1.2 Radfernwege in Deutschland: Versuch einer Bestandsaufnahme	73
3.1.3 Instrument einer stärkeren touristischen Vermarktung: Premiumrouten im großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz	77
3.1.4 Exkurs am Beispiel Schweiz: National einheitliche Nomenklatur	82
3.2 Beschilderung und Unterhaltung der Wege	84
3.2.1 Beschilderung radtouristischer Infrastrukturen	85
3.2.2 Unterhaltung und Finanzierung radtouristischer Infrastrukturen	92
3.3 Anbieter radtouristischer Dienstleistungen und Angebote	98
Zusammenfassung Teil I.....	105

Teil II	Wirtschaftliche Effekte des Radtourismus am Beispiel Rheinland-Pfalz - Empirischer Teil	109
1	Allgemeine Berechnungsmethoden touristischer Wertschöpfungseffekte	109
1.1	Einführung in die Thematik.....	109
1.2	Berechnungsmethoden zur Erfassung touristischer Wertschöpfungseffekte	110
2	Wirtschaftliche Effekte im Tourismus - Berechnungsmethodik	117
2.1	Methodisches Vorgehen im Rahmen der empirischen Erhebung	117
2.1.1	Ausgewählte Erhebungsmethode.....	117
2.1.2	Untersuchungseinheiten und Grundgesamtheit.....	119
2.1.3	Auswahl der Radrouten	121
2.1.4	Eingesetzte Fragebögen, Zählbögen und unterstützendes Material	122
2.1.5	Befragungsstandorte und erzielte Datenbasis der Zählungen.....	125
2.1.6	Datenerfassung	128
2.2	Die untersuchten Radrouten im Detail.....	129
3	Soziodemographie der Radtouristen	135
4	Volumen des Radverkehrsaufkommens	149
4.1	Der Einfluss unterschiedlicher Wetterlagen.....	150
4.2	Hochrechnung des Radverkehrsaufkommens	156
4.3	Saisonaler Verlauf der radtouristischen Nachfrage auf den untersuchten Radwegen	160
4.4	Nutzergruppen der Radwege	166
5	Reiseverhalten und Ansprüche an das Produkt Radtourismus	177
5.1	Reisedauer und Kilometerleistung	177
5.2	Verkehrsmittel für An- und Abreise und Reisegruppengröße.....	186
5.3	Unterkunftswahl und -buchung.....	194
5.4	Informationsverhalten und Relevanz von Informationen	200
5.5	Gesichtspunkte für die konkrete Routenplanung.....	208
6	Die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für Rheinland-Pfalz	215
6.1	Die Ausgaben der Radtouristen	218
6.2	Vergleich mit anderen Regionen und dem Tourismus allgemein	228
6.3	Touristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen.....	232

6.4	Die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus für Rheinland-Pfalz insgesamt.....	237
6.4.1	Abschätzung der übernachtenden Radtouristen in Rheinland-Pfalz	238
6.4.2	Abschätzung der radtouristischen Tagesgäste	240
6.4.3	Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Tourismus in Rheinland-Pfalz.....	241
6.4.4	Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz	245
7	Modell zur Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus	257
7.1	Grundannahmen der Modellbildung	258
7.2	Basiswerte des Berechnungsmodells	261
7.3	Anwendung des Berechnungsmodells	267
8	Zusammenfassung und Ausblick.....	273
	Anhang	279
	Literatur.....	291
	Wissenschaftlicher Werdegang des Verfassers	297

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildungen

Abb. 1:	Verkehrsleistungsindizes verschiedener Verkehrsmittel.....	19
Abb. 2:	Anteile der Fahrtzwecke an der Radnutzung (in %, 2002).....	20
Abb. 3:	Typisierung der Radfahrer.....	24
Abb. 4:	Ausprägungen des Radtourismus.....	28
Abb. 5:	Radtourismus im Phasenmodell des Reisens.....	30
Abb. 6:	Radtourismus als Tourismusart.....	33
Abb. 7:	Entwicklung des potenziellen Marktvolumens.....	37
Abb. 8:	Entwicklung der Urlaubsaktivität Radfahren (in % der deutschen Urlauber insgesamt).....	39
Abb. 9:	Radurlaub im Rahmen des Sommerurlaubes 2007 nach Altersklassen.....	44
Abb. 10:	Aktivität Radfahren im Sommerurlaub 2007.....	45
Abb. 11:	Allgemeine Urlaubsaktivitäten (durchschnittl. Alter).....	46
Abb. 12:	Allgemeine Urlaubsaktivität Radfahren nach Altersklassen.....	47
Abb. 13:	Die drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten: Radfahren nach Altersklassen.....	48
Abb. 14:	Motive für das Radfahren; weil es.....	52
Abb. 15:	Urlaubsmotive - Gesamtbevölkerung.....	55
Abb. 16:	Abweichungen der Zustimmung zu Urlaubsmotiven.....	58
Abb. 17:	Art der Radverkehrsführung.....	65
Abb. 18:	D-Netz (Stand 2007/08) Logo.....	71
Abb. 19:	Euro-Velo-Routen.....	73
Abb. 20:	Touristische Radnetze: Planungs- und Ausbaustand.....	76
Abb. 21:	Die sieben Radfernwege Rheinland-Pfalz.....	79
Abb. 22:	Die 9 nationalen Velorouten des Velolandes Schweiz.....	84
Abb. 23:	Pfeilwegweiser mit Zusatzplaketten.....	86
Abb. 24:	Besondere Streckeninformationen.....	87
Abb. 25:	Vorgaben für Wegweisung nach HBR (Beispiele).....	88
Abb. 26:	Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus.....	99
Abb. 27:	Google-Earth-Flug: Export des Routenvorschlags Trier-Saarburg des Tourenplaners Rheinland-Pfalz.....	102
Abb. 28:	Befragungsstandorte.....	126
Abb. 29:	Befragungsstation.....	127
Abb. 30:	Lage der untersuchten Radwege in Rheinland-Pfalz.....	130
Abb. 31:	Altersstruktur der Rad fahrenden Gäste.....	136
Abb. 32:	Geschlechterverteilung der Rad fahrenden Gäste.....	137
Abb. 33:	Berufsgruppen der Rad fahrenden Gäste.....	138
Abb. 34:	Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste.....	139

Abb. 35:	Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste – Kinder unter 18 Jahren im Haushalt.....	140
Abb. 36:	Haushaltsnettoeinkommen der Rad fahrenden Gäste	141
Abb. 37:	Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste – nach Monaten	143
Abb. 38:	Herkunftsländer aller Befragten (in %).....	144
Abb. 39:	Herkunftsländer Tagesgäste (in %)	145
Abb. 40:	Herkunftsländer Übernachtungsgäste (in %).....	146
Abb. 41:	Herkunftsländer ausländischer Gäste (Tages- und Übernachtungsgäste)	147
Abb. 42:	Herkunftsländer aller Gäste nach Radwegen	148
Abb. 43:	Verteilung der Wetterlagen	151
Abb. 44:	Zählergebnisse: Wochenenden, alle Stationen	152
Abb. 45:	Zählergebnisse: Wochentage, alle Stationen	153
Abb. 46:	Prozentuale Abweichungen der Mittelwerte des Radverkehrsaufkommens	155
Abb. 47:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege	161
Abb. 48:	Gästekünfte in Rheinland-Pfalz 2006 und Radtouristen an den untersuchten Radwegen 2006 (in %)	162
Abb. 49:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege	163
Abb. 50:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr	164
Abb. 51:	Besucherkzahlen „Happy Mosel“	166
Abb. 52:	Gründe für die Inanspruchnahme der Radwege	168
Abb. 53:	Nutzergruppen	169
Abb. 54:	Sportliches Training als Motiv für die unternommene Radtour	170
Abb. 55:	Hauptnutzergruppen nach Radwegen	171
Abb. 56:	Nutzergruppen nach Monaten	172
Abb. 57:	Hochrechnung der Nutzergruppen nach Radwegen	174
Abb. 58:	Hochrechnung nach Radwegen: Tages- und Übernachtungsgäste.....	175
Abb. 59:	Dauer der erfassten Radreisen und -ausflüge.....	178
Abb. 60:	Dauer der erfassten Radreisen und –ausflüge nach Radwegen.....	179
Abb. 61:	Kilometerleistung bei den erfassten Radausflügen und Tagesetappen nach Radwegen.....	181
Abb. 62:	Start- und Zielorte der Radreisenden (Mehrtagesfahrten).....	183
Abb. 63:	Start- und Zielorte Tagesetappen (Radreisende und Tagesausflügler)	185
Abb. 64:	Verkehrsmittelnutzung - Anreise.....	187
Abb. 65:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Mosel-Radweg.....	188
Abb. 66:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Kraut und Rüben-Radweg.....	189
Abb. 67:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Maare-Mosel-Radweg	190
Abb. 68:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Nahe-Radweg.....	191
Abb. 69:	Reisegruppengröße	192
Abb. 70:	Durchschnittliche Reisegruppengröße nach Monaten.....	194
Abb. 71:	Unterkunftswahl der Radreisenden	195

Abb. 72:	Vorbuchung der Unterkünfte	198
Abb. 73:	Vorbuchung der Unterkünfte	200
Abb. 74:	Genutzte Informationsmöglichkeiten	202
Abb. 75:	Genutzte Informationsmöglichkeiten nach Radwegen	203
Abb. 76:	Wichtigkeit von Informationen	205
Abb. 77:	Wichtigkeit von Informationen – differenziert nach Radwegen	206
Abb. 78:	Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour	209
Abb. 79:	Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour	210
Abb. 80:	Entfernungstoleranz	212
Abb. 81:	Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour	213
Abb. 82:	Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour	214
Abb. 83:	Verteilung der Tagesausgaben pro Person auf verschiedene Ausgabenarten (absolut und anteilmäßig)	220
Abb. 84:	Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (pro Tag und Person nach Nutzergruppen)	222
Abb. 85:	Ausgabenstruktur der Übernachtungsgäste	223
Abb. 86:	Ausgabenstruktur touristisch und nicht-touristisch motivierter Radfahrer	226
Abb. 87:	Radtouristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen	235
Abb. 88:	Berechnungsschema zur Ermittlung der Wertschöpfung	243
Abb. 89:	Vergleich der Varianten und der Ergebnisse bezogen auf die untersuchten Radwege	253
Abb. 90:	Berechnungsmodell für Radwege	268
Abb. 91:	Berechnungsmodell der wirtschaftlichen Effekte	269
Abb. 92:	Berechnungsbeispiel Rheinradweg	270
Abb. 93:	Berechnungsbeispiel wirtschaftliche Effekte Rheinradweg	271
Abb.-A 1:	Vor-Ort-Fragebogen	282
Abb.-A 2:	Zusatzfragebogen (Selbstausfüllerbogen zum Zurücksenden)	284
Abb.-A 3:	Zählbogen für die Radverkehrserhebungen	287
Abb.-A 4:	Erhebungsbogen zur Wetterlage (Ergänzung zum Zählbogen)	288
Abb.-A 5:	Touristische Radrouten in Deutschland	290

Tabellen

Tab. 1:	Verkehrsmittelanteile an Wegen und Fahrleistungen	18
Tab. 2:	Tägliche Verkehrsleistung nach Fahrtzwecken und Hauptverkehrsmittel	21
Tab. 3:	Tabellarischer Überblick über das Marktvolumen auf Basis verschiedener Studien	41
Tab. 4:	Urlaubsaktivität Radfahren nach Altersklassen	43
Tab. 5:	Tabellarischer Überblick über die soziodemographischen Merkmale	49
Tab. 6:	Vergleich von Regionalstudien: Altersstruktur der Radtouristen	50
Tab. 7:	Vergleich von Regionalstudien: Bildungsniveau der Radtouristen	51
Tab. 8:	Urlaubsmotive im Vergleich	57
Tab. 9:	Mindestkriterien des Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (Auswahl)	80
Tab. 10:	Zusammenfassende Darstellung der Elemente der Fahrradwegweisung	89
Tab. 11:	Zählstatistik – differenziert nach Routen	128
Tab. 12:	Überblick über die untersuchten Radrouten	133
Tab. 13:	Haushaltsnettoeinkommen der deutschen Gesamtbevölkerung und der befragten Radtouristen (in %)	142
Tab. 14:	Zählstatistik – differenziert nach Routen und Fahrtrichtung	149
Tab. 15:	Durchschnittswerte der Zählungen nach Wetterlagen (Basis: 15-Minuten- Zählintervall)	154
Tab. 16:	Radfahrer in 15 Minuten - Gewichtungsfaktoren	156
Tab. 17:	Vergleich der verschiedenen Schätzvarianten für den Mosel-Radweg	159
Tab. 18:	Hochrechnung des Gesamtaufkommens	165
Tab. 19:	Hochrechnung des Gesamtaufkommens nach Nutzergruppen	173
Tab. 20:	Nutzergruppen pro Kilometer Radweg	176
Tab. 21:	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	180
Tab. 22:	Fahrleistung der Befragten	182
Tab. 23:	Durchschnittliche Reisegruppengröße	193
Tab. 24:	Genutzte Unterkunftsmöglichkeiten nach Radwegen in % (Mehrfachnennungen)	196
Tab. 25:	Anteil Bett&Bike-Betriebe an den Unterkunftsmöglichkeiten in %	197
Tab. 26:	Komponentenmatrix der Faktorenanalyse	207
Tab. 27:	Vergleich radtouristisches Aufkommen mit Rücklaufquote des Selbstaussfüllerfragebogens	216
Tab. 28:	Einfluss des Gewichtungsfaktors auf die Ausgabenstruktur pro Tag und Person (alle Radwege)	218
Tab. 29:	Durchschnittliche Ausgaben für alle Radfahrer	219
Tab. 30:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen	221
Tab. 31:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen	221
Tab. 32:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen	224
Tab. 33:	Touristischer und nicht-touristischer Radverkehr	225

Tab. 34:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen	227
Tab. 35:	Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Übernachtungsgäste)	229
Tab. 36:	Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Tagesgäste)	230
Tab. 37:	Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Veloland Schweiz und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person in €)	231
Tab. 38:	Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Altmühltal, Osnabrücker Land und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person)	232
Tab. 39:	Gesamtumsätze auf den untersuchten Radwegen	234
Tab. 40:	Umsätze nach Nutzergruppen	236
Tab. 41:	Anzahl der Radtouristen (Mehrtagesgäste)	240
Tab. 42:	Anzahl der Radtouristen (Tagesgäste)	241
Tab. 43:	Gesamttouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz	245
Tab. 44:	durchschnittliche Ausgaben der Radtouristen im Detail	246
Tab. 45:	Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 1	247
Tab. 46:	Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 2	248
Tab. 47:	Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 3	249
Tab. 48:	Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 4	250
Tab. 49:	Berechnung radtouristische Wertschöpfung auf den untersuchten Radwegen ...	252
Tab. 50:	Gegenüberstellung von Gestehungskosten und jährlicher Wertschöpfung	255
Tab. 51:	Bruttoprimärumsatz pro Kilometer und Jahr	262
Tab. 52:	Herleitung M1	264
Tab. 53:	Abstufung M2	265
Tab. 54:	Abstufung M5	267
Tab. 55:	Modellanwendung auf die vier untersuchten Radwege	272
Tab. 56:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen	275
Tab. A 1	Urlaubs- und Reisemotive der Deutschen	281
Tab. A 2	Zähltag	289

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus
ECF	European Cyclist Federation
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ETI	Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH
EU	Europäische Union
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
F.U.R	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.
GA	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
GIS	Geoinformationssystem
GPS	Global Positioning System (satellitengestütztes Navigationssystem)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HBR	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz
i.d.R.	in der Regel
INTERREG	Europäische territoriale Zusammenarbeit (Förderprogramm für Infrastrukturmaßnahmen)
k.A.	keine Angaben
LEADER+	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft (europäisches Förderprogramm im ländlichen Raum)
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LStrG	Landesstraßengesetz
MIV	motorisierter Individualverkehr

MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
RADIS	Radwegeinformationssystem
RA	Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen plus Zusatz zur Kennzeichnung des jeweiligen Bezugsjahres (z.B. RA07 = Radreiseanalyse 2007)
RRA	Radreiseanalyse (plus Zusatz zur Kennzeichnung des jeweiligen Bezugsjahres (z.B. RRA08 = Radreiseanalyse 2008)
StVo	Straßenverkehrsordnung
Ü-gäste	Übernachtungsgäste (z.T. in Grafiken aus Platzgründen verwendet)
z.T.	zum Teil

Kurzzusammenfassung

Im Vergleich zu anderen Tourismusarten wie Kultur- oder Sporttourismus ist Fahrradtourismus eine Reiseform, die sich erst in den letzten 15 bis 20 Jahren stärker entwickelt hat. Maßgeblichen Anteil an dieser starken Entwicklung hat vor allem ein sich wandelndes Reiseverhalten, dass bewegungsorientierten und aktiven Reiseformen, durch welche die bereiste Region auch intensiv kennengelernt werden kann, einen neuen Stellenwert verliehen hat. Gestützt werden diese Änderungen im Reiseverhalten auch durch Veränderungen im Wertegefüge der Gesellschaft, die Gesundheit und körperlicher Fitness zu neuer Bedeutung verholfen haben.

Parallel zur steigenden Bedeutung des Radtourismus setzte eine intensive Auseinandersetzung mit den notwendigen infrastrukturellen Grundlagen ein, die maßgeblich auch durch den ADFC als Lobbyist des Alltags- und Freizeitradverkehrs vorangetrieben wurde. Die wissenschaftliche Diskussion wurde allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorangetrieben. Studien, welche die radtouristische Nachfrage hinsichtlich Motiven, Bedürfnissen oder auch Ausgabenverhalten untersucht haben, blieben – abgesehen von lokalen oder Regionalstudien – eher die Ausnahmen. Eine Folge dieser Konzentration auf die radtouristische Infrastruktur war, dass viele Annahmen über das Nachfragerverhalten auf Vermutungen oder kaum verallgemeinerungsfähigen Studien basierten. Dies betrifft auch die Frage nach den wirtschaftlichen Effekten des Radtourismus, die zwar hoch eingeschätzt wurden, ein fundierter Nachweis dieser Effekte wurde in einem größeren Maßstab jedoch nicht geleistet.

Die vorliegende Arbeit hat diese Forschungslücke aufgegriffen und die im Rahmen eines Beratungsprojektes des Europäischen Tourismus Instituts GmbH (ETI) erhobenen Daten zum Reise- und Ausgabenverhalten der radtouristischen Nachfrage in Rheinland-Pfalz tiefergehend analysiert sowie weitere Datenbestände im Hinblick auf radtouristische Fragestellungen ausgewertet.

Die radtouristische Nachfrage umfasst in Deutschland – je nach zu Grunde gelegten Daten – zwischen 4,2 und 7,9 Mio. Bundesbürger. Dabei ist die Entwicklung dieser Nachfrage in den letzten Jahren eher stagnierend verlaufen. Dieser Nachfrage steht ein weiter wachsendes radtouristisches Angebot gegenüber, das mittlerweile vielfältigen Qualitätskriterien genügt und das immer konkreter auf die Bedürfnisse der Radtouristen zugeschnitten ist. Die Basis dieser Infrastruktur, das Wegenetz mit Beschilderungssystemen, ist fast ausschließlich durch die öffentliche Hand errichtet

worden und erfordert nicht unerhebliche Investitionen. Dabei ist die gesamte Netzlänge der touristischen Radfernwege nicht dokumentiert, allerdings gehen verschiedene Publikationen von einer Gesamtlänge zwischen 38.000 km und über 70.000 km aus. Eine zentrale Frage dieser Arbeit ist, ob die in diese Infrastruktur getätigten Investitionen auf zumindest indirekte Art wieder gegenfinanziert werden können.

Die Bestimmung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Radtourismus wurde mit Hilfe einer Erfassung der Ausgabenstruktur der Radtouristen und anschließenden Hochrechnung dieser Ausgaben auf die gesamte radtouristische Nachfrage auf vier ausgewählten Radwegen sowie für das gesamte Bundesland Rheinland-Pfalz durchgeführt.

Für das Bundesland Rheinland-Pfalz insgesamt konnte eine Spannweite von 4,2 bis 7,7 Mio. Radtouristen pro Jahr ermittelt werden, wovon zwischen 2,9 und 6,0 Mio. Tagesgäste sind. Auf Grund der während der Radurlaube getätigten Ausgaben lassen sich die durch den Radtourismus induzierten regionalwirtschaftlichen Effekte in einer Größenordnung von 275 Mio. € bis 327 Mio. € bestimmen. Rund 10% der gesamttouristischen Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz sind somit dem Radtourismus zuzurechnen.

Werden die Kosten für die vier untersuchten Radwege – Mosel-Radweg, Nahe-Radweg, Maare-Mosel-Radweg und Kraut und Rüben-Radweg – in Höhe von ca. 83 Mio. € der jährlich auf diesen Wegen erzielten Wertschöpfung in Höhe von ca. 62 Mio. € gegenübergestellt, muss festgestellt werden, dass sich die Investitionen schon nach kurzer Zeit über die positiven, indirekten wirtschaftlichen Effekte in den Regionen bezahlt gemacht haben. Zurückzuführen sind diese Effekte auf die durchschnittlichen Tagesausgaben der übernachtenden Radtouristen in Höhe von ca. 62 € und der radtouristischen Tagesgäste in Höhe von ca. 20 €.

Insgesamt gesehen stellt sich somit der Radtourismus als attraktives, wirtschaftlich tragfähiges touristisches Segment dar, welches in der Lage ist, auch in peripheren Regionen touristische Wertschöpfung zu erzeugen. Voraussetzung hierfür ist aber die Beachtung der dargestellten Anforderungen, welche die Nachfrage an das Produkt Radtourismus stellt und die Einhaltung von verschiedenen Qualitätsanforderungen. Nur über die Anlage von Radwegen allein werden noch keine wesentlichen wirtschaftlichen Effekte erzielt werden können. Erst wenn Radtourismus als Qualitätsprodukt verstanden wird, hinter dem auch die touristischen Leistungsträger einer

Region stehen, kann Radtourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor innerhalb einer Region entwickelt werden.

Danksagung

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema Radtourismus liegt bei Personen, die einen Großteil ihrer Freizeit aktiv oder passiv mit dem Rad verbringen, natürlich nahe. Trotzdem bedarf es oftmals Anstöße und Motivationen von außen, um ein Promotionsvorhaben in dieser Richtung durchzuführen. Auch in meinem Fall ist die Vollendung der vorliegenden Dissertation erst durch die Unterstützung sowohl aus dem privaten wie auch beruflichen Umfeld möglich geworden.

Mein berufliches Umfeld hat mir dieses Thema erst ermöglicht. Hier gilt mein besonderer Dank zum einen Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack, Geschäftsführer des Europäischen Tourismus Institut GmbH, für die Anregung und fachliche Unterstützung zu dieser Arbeit sowie dem Angebot, ein Forschungsprojekt des Instituts für dieses Promotionsvorhaben nutzen zu dürfen. Zum anderen gilt mein Dank Herrn Bernd Rath, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, der als Auftraggeber dieses Forschungsprojektes die empirischen Grundlagen zur Verfügung gestellt hat. Ohne diese Voraussetzungen wäre die kostenintensive Erhebung der Daten über den Zeitraum eines Jahres an verschiedenen Radwegen in Rheinland-Pfalz nicht möglich gewesen.

Die Betreuung dieser Arbeit hat Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Fachbereich Tourismusgeographie der Universität Trier, übernommen, dem mein Dank für viele inhaltliche Anregungen, vielfältiges Material und einer stets engagierten und unkomplizierten Unterstützung gilt. Prof. Dr. Heiner Monheim möchte ich für die Übernahme des Zweit-Gutachtens danken.

Ein besonderer Dank gilt natürlich auch meinem privaten Umfeld. Allen voran meiner Mutter, Frau Anneliese Lodomez, die mir durch ihre Unterstützung erst das Studium ermöglicht hat sowie für ihr intensives Korrekturlesen. Meine Lebensgefährtin Karin Besel hat mich als aktives ADFC-Mitglied sowohl inhaltlich unterstützt als auch auf die eine oder andere Radtour verzichtet. Ohne ihre Motivation wäre diese Arbeit sicher nicht entstanden.

Auch Dr. Holger Faby möchte ich für wertvolle fachlich-inhaltliche Korrekturen und Anregungen danken. Daneben haben zahlreiche Personen aus den verschiedensten Bereichen wertvolle Beiträge zum Gelingen dieser Arbeit geleistet, denen ebenfalls mein Dank gilt.

Trier, im März 2009

Bert Hallerbach

Einleitung

Der Fahrradtourismus in Deutschland hat in den letzten Jahren erhebliche Wachstumsimpulse erfahren. Sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite konnten seit den 1980er Jahren starke Wachstumsraten erzielt werden. Fahrradtourismus hat somit einen enormen Aufschwung erlebt (Freitag 2005, S. 45) und dadurch eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung erhalten.

Demzufolge hat sich der Urlaub mit dem Fahrrad in den letzten Jahren zu einem wichtigen touristischen Wirtschaftsfaktor entwickelt und ist besonders für ländliche Regionen eine bedeutende touristische Einnahmequelle. Nicht zuletzt werden durch die im Vergleich zu anderen Reisearten höhere Mobilität der Radreisenden diese wirtschaftlichen Effekte regional und überregional gestreut. Dementsprechend wird in der Öffentlichkeit immer wieder unterstellt, dass Radtourismus vielfältige wirtschaftliche Effekte auslöst.

Trotz dieser allgemein anerkannten hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus ist die diesbezügliche Forschungslage auch heute noch lückenhaft und speziell die regionalwirtschaftlichen Effekte sind bisher nur ansatzweise analysiert worden. Eine differenzierte Betrachtung dieser wirtschaftlichen Effekte auf Basis der Ausgabenstruktur der Radtouristen und somit eine Zuordnung von Effekten zu einzelnen Branchen ist mit überregionalem Bezug in Deutschland noch nicht geleistet worden.

Einen wichtigen Beitrag zur Beschreibung des radtouristischen Marktes leistet der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) mit seiner jährlichen Radreiseanalyse. Aussagen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus lassen sich auf dieser Basis jedoch nur eingeschränkt treffen, da die Radreiseanalyse eher den Schwerpunkt auf die differenzierte Beschreibung des Volumens der radtouristischen Nachfrage legt. Laut Radreiseanalyse 2008 nutzten ca. 43,1% der deutschen Urlauber das Fahrrad während ihrer Reise im Jahr 2007. Gegenüber 2006 (44,7%) ist dieser Wert relativ stabil geblieben (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2008). Aussagen über die Intensität der Radnutzung und ob es sich hier mehrheitlich um Radtouristen oder nur um die Ausübung der Aktivität Radfahren im Urlaub handelt, werden nicht getroffen. Nach dieser Analyse planten im Jahr 2007 ca. 2,2 Mio. Bundesbürger – dies entspricht einem Anteil von ca. 3,4 Prozent an der Bevölkerung – in den nächsten drei Jahren „ziemlich sicher“ mindestens eine Radreise. Für 3,8 Millio-

nen Deutsche kam ein Fahrradurlaub im Jahr 2007 generell in Frage (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2007). In der Radreiseanalyse 2008 wurden vom ADFC keine vergleichbaren Daten mehr publiziert – was ebenfalls als Ausdruck von schwankender Datenqualität und Unsicherheit bezüglich der Validität der Datenlage gewertet werden kann.

Neben der Radreiseanalyse wurden zahlreiche Studien mit lokalem oder regionalem Fokus publiziert, die häufig im Rahmen von Diplomarbeiten entstanden (vgl. hierzu Klemm 1995, Hertlein 1998, Biermann 1994 oder Wüstefeld 1998). Auch diese Studien stellen wichtige Bausteine in der radtouristischen Forschung dar und können Anhaltspunkte für die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus auf lokaler oder regionaler Ebene liefern. Diese Daten sind aber nur eingeschränkt auf andere Regionen übertragbar – zumal sie häufig nur einen sehr kleinen Ausschnitt der radtouristischen Saison betrachten. Weiterhin lassen diese Arbeiten immer eine größere empirische Basis vermissen, so dass die Ableitung von allgemeingültigen Schlüssen in vielen Fällen nicht möglich ist. Allerdings liefern diese genannten Forschungsansätze wertvolle Informationen über die Motivlagen der Radtouristen sowie über die soziodemographischen Strukturen radfahrender Touristen.

Größere empirische Ansätze, wie z.B. die Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.), auf deren Ergebnissen auch die Radreiseanalyse des ADFC basiert, leiden unter der Problematik, dass die Radtouristen unscharf definiert sind und genaue Zuordnungen nur über die von den Befragten angegebenen Nutzungshäufigkeiten des Fahrrades vorgenommen werden. Eine Abgrenzung der Radtouristen von den Urlaubern, die im Urlaub nur gelegentlich das Rad benutzen, ist somit nur schwer zu treffen – zumal die Definition der Nutzungsintensität den Befragten überlassen bleibt und somit stark subjektiv geprägt ist. Trotz dieser definitorischen Unzulänglichkeiten liefern diese Studien sehr gute Informationen zu allgemeinen Trends im Radtourismus und können die Größenordnungen des Gesamtmarktes in etwa beschreiben. Sie lassen sich aber kaum auf einzelne Regionen oder Bundesländer anwenden. Hierfür sind die jeweiligen Fallzahlen zu gering.

Vorbildcharakter für die Quantifizierung des touristischen Radverkehrs auf einem gesamten Routennetz sowie für die Bestimmung der sich aus diesem touristischen Radverkehrsaufkommen ergebenden wirtschaftlichen Effekte für eine Region oder ein Land haben die wissenschaftlichen Arbeiten im Zuge der Projektbegleitung Velo-Land Schweiz. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden für ein gesamtes Land entsprechend fundierte Daten erhoben, welche auch eine Beurteilung der Bedeutung des

Radtourismus für die gesamte Tourismuswirtschaft zulassen (vgl. hierzu die Arbeiten von Utiger und Richardson 2001 bis 2003).

Der Radtourismus leidet somit auch heute noch unter Forschungsdefiziten und gehört zu den eher wenig oder nur mit regionalem Fokus erforschten Bereichen der Tourismusbranche. Schon in den 1990er Jahre haben Steinecke und Hallerbach auf die vorhandenen Forschungsdefizite hingewiesen und die Notwendigkeit von Grundlagenuntersuchungen aufgezeigt, die mindestens einen bundeslandweiten Fokus haben sollten (Steinecke, Hallerbach 1996 S. 31).

Die vorliegende Arbeit möchte die dargestellten Forschungslücken im Bereich Radtourismus aufgreifen und Antworten auf verschiedene Fragen geben, die sich vor allem mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus für touristische Regionen und dem Verhalten von Radreisenden differenziert auseinandersetzen.

Die empirische Basis der folgenden Darstellungen ist eine Erhebung an vier ausgewählten rheinland-pfälzischen Radwegen, welche über ein komplettes Jahr durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Erhebung wurden über 5.000 Radfahrer befragt, und es wurden mehr als 46.000 Radfahrer auf diesen Radwegen gezählt. Diese Erhebungen wurden im Rahmen des Forschungsprojektes „Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz“ (Hallerbach, Quack 2007) im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz durchgeführt.

Die vorliegende Arbeit behandelt die Thematik in zwei aufeinander aufbauenden Teilen: Teil 1 konzentriert sich auf die Beschreibung des radtouristischen Angebotes und der entsprechenden Nachfrage sowie auf die Darstellung der komplexen Planungsprozesse, die eine wirtschaftliche Evaluation radtouristischer Infrastrukturen sinnvoll erscheinen lassen. Teil 2 leitet auf der dargestellten empirischen Basis die wirtschaftlichen Effekte ab und analysiert das konkrete Reiseverhalten der Radtouristen vor Ort.

Im ersten Teil der vorliegenden Arbeit werden somit die theoretischen Grundlagen entwickelt. Kapitel 1 stellt die theoretischen Grundlagen und Definitionen des Radtourismus dar und grenzt diesen von anderen Tourismusformen ab. Kapitel 2 analysiert im bundesweiten Maßstab die radtouristische Nachfrage hinsichtlich Marktgröße und zielgruppenspezifischer Merkmale. Aus diesen Erkenntnissen werden die nachfragerseitigen Anforderungen an radtouristische Produkte abgeleitet. Weiterhin dienen diese Daten einer Einordnung der empirischen Ergebnisse im Rahmen dieser

Arbeit und stellen den Maßstab dar, an dem die Nachfragerstrukturen in Rheinland-Pfalz gemessen werden können. Das radtouristische Angebot wird in Kapitel 3 beschrieben. Hier wird der Fokus vor allem auf die Angebote kommunaler und regionaler Akteure gelegt, da die Kommunen und Regionen auch indirekt vom Radtourismus profitieren. Größeren Raum nimmt die Darstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen ein, die für radtouristische Konzepte und Produkte gegeben sein müssen. Hier liegt vor allem ein Schwerpunkt darauf, die Komplexität dieser ressortübergreifenden Planungen und Vorgehensweisen darzustellen. Letztlich soll auch der planerische und finanzielle Aufwand ablesbar sein, den die Entwicklung und Einrichtung radtouristischer Basisinfrastrukturen mit sich bringt. Erst dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus für eine Region oder ein Bundesland zu messen und dem Investitionsaufwand gegenüber zu stellen. Denn diese Effekte dienen wiederum auf indirekter Art der Gegenfinanzierung der entsprechenden Infrastrukturen. Wenngleich natürlich eine vollständige Erfassung der Effekte nicht geleistet werden kann, da von der radtouristischen Infrastruktur nicht nur der Tourismus profitiert, sondern diese zu einem gewissen Grad die Lebensqualität einer Kommune oder Region positiv beeinflussen kann. Diese Effekte im Bereich der Freizeit und wohnungsnahen Naherholung werden im Rahmen dieser Arbeit nicht thematisiert.

Im zweiten, empirischen Teil dieser Arbeit werden in den ersten beiden Kapiteln die verschiedenen Berechnungsmöglichkeiten und Methoden zur Erfassung von wirtschaftlichen Effekten im Tourismus diskutiert und das Untersuchungsdesign der Befragung und Zählungen dargestellt. Kapitel 3 beschreibt die erzielte Stichprobe und damit auch die Radtouristen in Rheinland-Pfalz an Hand ihrer soziodemographischen Merkmale und vergleicht diese mit anderen Studien. In Kapitel 4 wird das radtouristische Volumen auf den untersuchten Radwegen bestimmt und damit eine erste wichtige Basis zur Ableitung der wirtschaftlichen Effekte gelegt. Im nachfolgenden Kapitel werden dann das konkrete Reiseverhalten sowie die Erwartungen und Motive der befragten Radtouristen analysiert. Hieraus leiten sich Hinweise für die weitere nachfragergerechte Produktenentwicklung ab und es lassen sich die Besonderheiten der Radtouristen in Rheinland-Pfalz im Vergleich zu anderen Ländern ableiten. Inhaltlicher Schwerpunkt von Kapitel 6 ist dann die Bestimmung der wirtschaftlichen Effekte zum einen für die untersuchten Radwege, zum anderen aber auch für das Land Rheinland-Pfalz insgesamt. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird in einem abschließenden Kapitel ein Modell entwickelt, mit dem sich die wirt-

schaftlichen Effekte für verschiedene Regionen abschätzen lassen, ohne das aufwendigen Erhebungen durchgeführt werden müssten.

Der erste Teil der Arbeit verdeutlicht somit die Komplexität des Produktes Radtourismus und zeigt die Notwendigkeit einer auch wirtschaftlichen Betrachtungsweise auf, wenn es um die Bewertung des Erfolges radtouristischer Angebote geht. Im zweiten Teil der Arbeit liegt der Fokus vor allem auf der Analyse der empirischen Erhebungen.

Die vorliegende Arbeit verfolgt somit zwei Ziele: Zum einen möchte sie einen möglichst umfassenden Überblick über den schwerpunktmäßig kommunalen Radtourismus geben und die entsprechende Nachfrage darstellten. Zum anderen möchte sie auch die Frage beantworten, was eine Region von der Entwicklung radtouristischer Infrastrukturen monetär zu erwarten hat. Nur auf dieser Basis lässt sich auch eine weitere Entwicklung des für viele Zielgruppen interessanten touristischen Angebotes fordern.

TEIL I ENTWICKLUNG DER GRUNDLAGEN UND ANALYSE VON ANGEBOT UND NACHFRAGE

1 Radtourismus – grundlegende Betrachtung und Einordnung ist das System Tourismus

Wenige Wirtschaftsbereiche haben vielfältigere Ausprägungen und Verflechtungen mit anderen Branchen als der Tourismus. Auf der öffentlichen bzw. kommunalen Seite, die im Wesentlichen auch für die Bereitstellung touristischer Basisinfrastrukturen verantwortlich ist, wird folglich häufig auf eine Konzentration des Tourismus auf ein Ressort verzichtet und stattdessen von einer Querschnittsaufgabe gesprochen (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Landes Rheinland-Pfalz 2008 S. 5). Dieser Begriff verdeutlicht die Notwendigkeit einer engen Abstimmung von verschiedensten Planungsbereichen bei touristischen Vorhaben. Kommunale touristische Projekte erfordern in der Regel eine enge Zusammenarbeit der wirtschaftsnahen Ressorts wie z.B. der Wirtschaftsförderung mit Planungsämtern im Bereich der Bauleitplanung oder des Umwelt- und Naturschutzes. Die Einrichtung von touristischen Radwegen erfordert somit nicht nur die Beachtung touristischer Notwendigkeiten, wie etwa Attraktivität der Wegeführung, thematische Aufladung oder Vernetzung mit anderen touristischen Angeboten oder Sehenswürdigkeiten. Sie erfordert auch eine enge Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörden, forstwirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Stellen und weiteren Ämtern bis hin zu Katasterämtern zur Erfassung von Routenverläufen.

Vor einer Analyse der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus ist die Darstellung dieser Komplexität in den radtouristischen Planungsprozessen notwendig, denn sie verdeutlicht den Aufwand, der für eine alltägliche Tätigkeit geleistet werden muss, damit aus ihr zielgruppengerechte touristische Produkte werden. Dieser Aufwand ist mit hohen finanziellen Belastungen verbunden, welche die Analyse der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus rechtfertigen.

Das Ziel dieses sowie der weiteren Kapitel des ersten Teils dieser Arbeit ist es, die theoretischen Grundlagen des Radtourismus zu erarbeiten und eine Abgrenzung gegenüber anderen Tourismusarten vorzunehmen.

Eine nähere Betrachtung des Themas Radtourismus macht auch die grundlegende Definition verschiedener Begriffe notwendig, um Radtourismus trotz vielfältiger Überschneidungen vom alltäglichen Radverkehr abgrenzen und um das Thema Radtourismus im gesamttouristischen Kontext einordnen zu können. Dies dient auch der notwendigen Abgrenzung des Radtourismus respektive der Radtouristen von anderen Urlaubern und Nutzern radtouristischer Infrastrukturen, um im Rahmen der empirischen Erhebung entsprechend eindeutig Zielpersonen selektieren bzw. die erhobenen Daten auswerten zu können.

Zu den theoretischen Grundlagen gehört auch die Darstellung der Bedeutung des Fahrrades im Rahmen der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln unter Berücksichtigung verschiedener Fahrtzwecke. Diese Gesamtbetrachtung der Radfahrer lässt die gewaltigen Potenziale erkennen, die im Bereich Radfahren theoretisch aktiviert werden können. Eine intensive Förderung des Radtourismus kann vielleicht auch die Verkehrsmittelwahl im Alltag beeinflussen und somit zu einer stärkeren Nutzung des Rades für die verschiedensten Fahrtzwecke führen. Auch wenn im weiteren Verlauf der Fokus auf den freizeitmotivierten Radverkehr gelegt wird, ist eine Gesamtbetrachtung sinnvoll, da sich auf dieser Basis die grundsätzlichen Marktpotenziale erkennen lassen.

1.1 Historischer Überblick und allgemeine Grundlagen des Fahrradtourismus

„Das Fahrrad zählt zu den nützlichsten Erfindungen, mit denen die Menschheit gesegnet wurde. Es ist – wenn gut gearbeitet – ein Geschenk nicht nur für das Vorwärtskommen, sondern auch für das Vergnügen und daher für die Gesundheit“ (Dodge, Bauer-Lessing 1997, S. 6). Solche beliebig vermehrbaren Zitate über Lobpreisungen des Fahrrades als eine der wichtigsten Erfindungen zu Steigerung der individuellen Mobilität der Menschen zeigen den hohen Stellenwert, den diese über ein Milliarde mal gebaute Maschine im Laufe ihrer Geschichte eingenommen hat. Sie können aber auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Fahrrad im Laufe seiner Geschichte zahlreiche Höhen und Tiefen in seiner gesellschaftlichen Akzeptanz erfahren musste (vgl. Dodge, Bauer-Lessing 1997, S. 6).

Die Erfindung der Basisinnovation des Zweirades bleibt dem Deutschen Karl Friedrich Drais von Sauerbronn (1785-1851), einem dem Beamtenadel zugehörigen

Reichsfreiherrn von Mannheim, vorbehalten. Er konstruierte schon 1813 eine Fahrmaschine in Form eines vierrädrigen, fußkurbelbetriebenen Wagens, der bis zu vier Personen transportieren konnte. Im Jahr 1817 erfand Freiherr von Drais dann die Laufmaschine mit gepolstertem Sitz auf einem hölzernen Langbaum, der lediglich zwei hölzerne Räder verbunden hat. Der Fahrer saß rittlings auf diesem Sitz und bewegte sich durch wechselseitiges Abstoßen mit den Füßen vom Boden fort. Am 12. Juni 1817 fuhr v. Drais mit seiner Erfindung die Entfernung von 15 Kilometern in einer knappen Stunde und war damit schneller als die Postkutsche. Dass v. Drais schon zu Beginn die Marktchancen seiner Erfindung vorhergesehen hat, zeigt sich in seinen Bestrebungen der kommerziellen Vermarktung der Laufmaschine (vgl. Dodge, Bauer-Lessing 1997, S. 14).

Erst 1860 wurden generell Pedalkurbeln an den zweirädrigen Velozipeden verwendet und ein Fahren ohne ständigen Bodenkontakt ermöglicht. Dadurch wurde ein regelrechter Zweiradboom ausgelöst, insbesondere in Paris, London und New York, wo Visionen einer mobilen Gesellschaft durch den Ersatz von Pferden durch Zweiräder entstanden und dem Zweirad eine generelle Akzeptanz in der Zukunft vorausgesagt wurde. Einen weiteren Entwicklungsschub brachte die Einführung des Luftreifen-Niederrades, worauf sich ein regelrechter Demokratisierungsprozess entwickelte, in dessen Folge Radfahren nicht mehr nur Sportlern oder den höheren Gesellschaftsschichten vorbehalten war, sondern nun auch die Mittelschicht ergriff. Alleine in den USA wurden 1896 rund drei Millionen Zweiräder gezählt, in Deutschland ca. eine halbe Millionen (vgl. Dodge, Bauer-Lessing 1997, S. 116). Kurz vor dem ersten Weltkrieg erreichte die Popularität des Fahrrades seinen ersten Höhepunkt und wurde für alle gesellschaftlichen Klassen zu einem wichtigen Instrument der individuellen Mobilität.

Mit dem Anstieg der Motorisierung nach dem ersten Weltkrieg ging in vielen Ländern das Interesse an Fahrrädern wieder deutlich zurück. Trotzdem blieb das Fahrrad vor allem in Europa ein Gebrauchsfahrzeug, das von vielen Händlern zum Transport und zur Lieferung genutzt wurde (vgl. Dodge, Bauer-Lessing 1997, S. 180) und seine Stellung als Instrument der Massenmobilität breiter Bevölkerungsschichten festigen konnte. 1928 kam in Deutschland auf sechs Einwohner ein Fahrrad jedoch nur ein Kraftwagen auf 245 Einwohner. Bis in die 1930er Jahre blieb das Fahrrad auch für die arbeitende Bevölkerung erschwinglich und nahm vor allem im Berufspendlerverkehr eine dominierende Stellung ein (vgl. Bracher 1987, S.11f.).

In der Nachkriegszeit bis in die 1950er Jahre blieb das Fahrrad eine günstige und für viele Bevölkerungsschichten auch die einzige Möglichkeit des Individualverkehrs. Mit dem sich ausweitenden Angebot im Bereich des ÖPNV und der stark ansteigenden individuellen Motorisierung in den 1950er Jahren begann die Verdrängung des Fahrrads als klassisches Alltagsverkehrsmittel. Damit verbunden war auch eine deutliche Abwertung des Images des Fahrrades als Verkehrsmittel für soziale schlechter gestellte Bevölkerungsschichten. Diese Veränderung ist zum Teil auch dafür verantwortlich, dass bis in die 1970er Jahre Fahrradtouristen als Exoten angesehen wurden, die sich keine andere Urlaubs- bzw. Fortbewegungsform leisten konnten (vgl. Wüstefeld 1998, S. 31f.).

Erst Mitte der 1970er Jahre setzten im Zuge der weltweiten Energiekrise ein gesellschaftlicher Wandel und ein Umdenken in der Bevölkerung ein. Die aufkommende Freizeitwelle, wachsendes Gesundheits- und Fitnessbewusstsein, sinkende Lebensarbeitszeiten, Wertewandel in der Bevölkerung und steigendes Umweltbewusstsein in den 1980er Jahren führten zur Etablierung des Fahrrades vom Alltagsverkehrsmittel vermehrt zum Freizeit- und Urlaubsverkehrsmittel (vgl. Freitag 2005, S.45). Seit dieser Zeit stieg die Bedeutung des Radfahrens auch als Tourismusform stetig an. Ab den 1980er Jahren wurden vermehrt Radreisen und Radausflüge unternommen und der Radtourismus etablierte sich zu einer ernst zu nehmenden und bedeutenden Tourismusform. Weiteren Bedeutungsgewinn erlangte der Radtourismus in den 1990er Jahren durch Erfolge deutscher Radsportler bis hin zum ersten Gewinn der Tour-de-France eines deutschen Sportlers, Jan Ulrich 1997, welche die Sportart populär machten und der Radindustrie stark positive Umsatzzahlen lieferten. So stieg der Ausstattungsgrad deutscher Haushalte mit Fahrrädern auch in der Zeit von 2000 bis 2007 noch von 77,7 auf 80,1% (Statistisches Bundesamt Deutschland 2008).

Heute wird der Radtourismus allgemein als ein wesentlicher touristischer Wachstumsmarkt, der unterschiedliche Zielgruppen anspricht, angesehen. In den Jahren 2002 bis 2004 stieg die Anzahl der Radtouristen, die einen mehrtägigen Radurlaub verbrachten, stetig an. Waren es 2002 noch zwei Mio. Radtouristen, konnten 2003 2,2 Mio. und 2004 bereits 2,45 Mio. Radtouristen in Deutschland gezählt werden (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2003, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2004, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2005).

Parallel zur wachsenden Nachfrage wurden auch die Angebote im Radtourismus zunehmend vielfältiger und individueller. Sie passen sich an die Wünsche, Vorlieben

und Ansprüche der heterogenen Gruppe der Radtouristen an und befriedigen diese möglichst zielgruppengerecht.

1.2 Eckwerte der Fahrradnutzung

In der Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel für Alltags- und Freizeitfahrten (inkl. Radreisen) ist seit Beginn der 2000er Jahre eine deutliche Steigerung festzustellen – auch wenn die Daten auf Grund unterschiedlicher Erhebungsmethoden nur eingeschränkt vergleichbar sind: Bis zum Jahr 2000 wurden jährlich ca. 24 Mrd. Kilometer bei rund 9,2 Mrd. Fahrradfahrten zurückgelegt. Für das Jahr 2002 wurde ein deutlicher Anstieg der Fahrleistung auf ca. 31 Mrd. Kilometer registriert, wobei die Anzahl der Fahrten auf ca. 8,7 Mrd. zurückgegangen ist. Rein rechnerisch hätte sich die Kilometerleistung pro Fahrt von ca. 2,6 km auf 3,5 km erhöht. Diese Differenzen sind z.T. auf die erwähnten geänderten Erhebungsmethoden zurückzuführen. Trotzdem wird insgesamt von einer Steigerung der Fahrleistung seit dem Jahr 2000 ausgegangen (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 27). Im Vergleich mit dem ÖPNV hat das Rad mit diesem seit dem Jahr 2001 hinsichtlich der Nutzung gleich ziehen können, wie die Wegeanteile der einzelnen Verkehrsmittel zeigen (vgl. Tab. 1). Jeweils für rund 10% der zurückgelegten Wege wurden diese beiden Verkehrsmittel genutzt. Deutlich höher liegt dagegen die Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV): Mehr als jeder zweite Weg wird im Durchschnitt mit dem MIV – in der Regel also dem privaten PKW – bewältigt. Ein Viertel der Wege dagegen wird zu Fuß zurückgelegt.

Tab. 1: Verkehrsmittelanteile an Wegen und Fahrleistungen¹

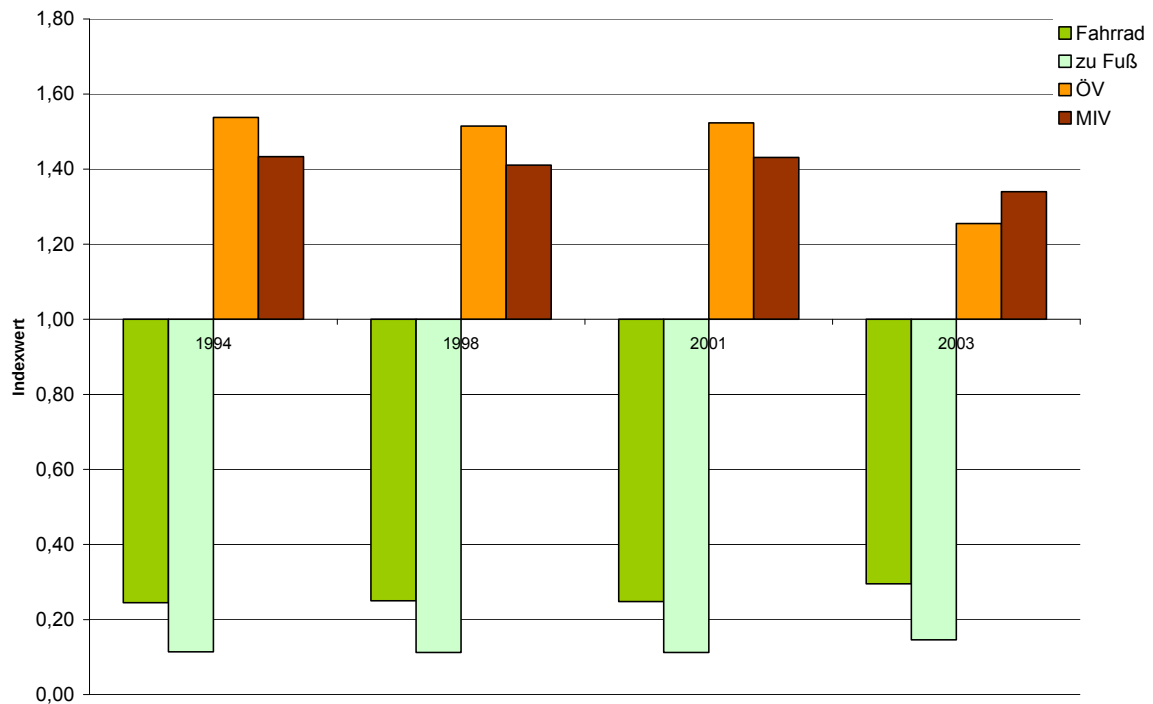
	Anteil an den Wegen (in %)			
	1994	1998	2001	2003
Fahrrad	9,8	9,6	10,9	8,8
zu Fuß	27,2	26,7	26,7	23,3
ÖV	10,6	10,3	10,7	10,2
MIV	52,4	53,3	51,5	57,6
	Anteil an Verkehrsleistung (in %)			
	1994	1998	2001	2003
Fahrrad	2,4	2,4	2,7	2,6
zu Fuß	3,1	3	3	3,4
ÖV	16,3	15,6	16,3	12,8
MIV	75,1	75,2	73,7	77,2

Quelle: (Bundesministerium für Verkehr 2007), S. 27

Ein Vergleich der Wegeanteile mit den Anteilen an der Verkehrsleistung zeigt deutlich die Diskrepanz zwischen Nutzungsintensität und Wegeleistung. Hierzu kann ein Index aus der Anzahl der Wege im Verhältnis zur Wegelänge gebildet werden (vgl. Abb. 1): Das Fahrrad und zu Fuß weisen einen Quotienten von kleiner 1 auf, so dass bei diesen Verkehrsmitteln auf eine unterproportionale Wegelänge geschlossen werden kann. Dagegen zeigen ÖV – trotz in etwa gleicher Nutzungsintensität wie das Fahrrad – und der MIV einen deutlich über 1 liegenden Quotienten, was auf eine Nutzung für deutlich längere Wegstrecken schließen lässt. Der ÖV und der MIV werden somit überwiegend für längere Fahrten genutzt, während das Fahrrad oder die Fortbewegung zu Fuß auf den Kurzstreckenbereich beschränkt bleiben, obwohl gerade auch das Fahrrad für mittlere Strecken im z.B. Stadtverkehr geeignet ist.

Im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ wird dementsprechend auch die durchschnittliche Wegelänge von Fahrradwegen mit nur 3,3 km angegeben. Im Gegensatz dazu sind die Wege mit dem ÖV (12,6 km) und dem MIV (14,1 km) deutlich länger. Die Fußwege dagegen weisen eine durchschnittliche Länge von nur 1,4 km auf. Folglich werden mit dem Rad in Deutschland laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ täglich ca. 84.542.000 Personenkilometer zurückgelegt. Dies ist allerdings nur ein Bruchteil der täglichen 1.616.346.000 Personenkilometer, die mit dem PKW zurückgelegt werden (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2004, S. 93ff).

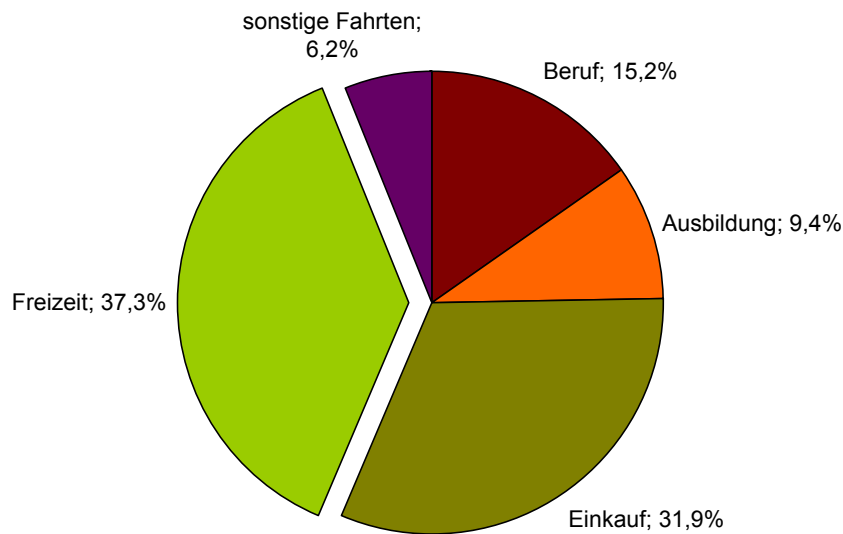
¹ Werte der Anteile an Verkehrsleistung addieren sich in der Originalquelle nicht auf 100

Abb. 1: Verkehrsleistungsindizes verschiedener Verkehrsmittel²

Quelle: (Bundesministerium für Verkehr 2007), S. 27 (eigene Berechnung)

Werden die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege detaillierter betrachtet, zeigen sich deutliche Schwerpunkte in der Nutzung dieses Verkehrsmittels (vgl. Abb. 2): Rund 40% der mit dem Rad zurückgelegten Wege sind dem Bereich „Freizeit“ zuzuordnen, rund ein Drittel der Wege dem Thema „Einkaufen“. Dagegen beträgt der Anteil der Arbeitswege im Rahmen der Fahrradnutzung nur rund 15% bei weiter zurückgehender Tendenz. Rund ein Zehntel der Fahrten mit dem Fahrrad sind der Ausbildung zuzuordnen. In dieser Verteilung der Wegekassen und vor allem in der Entwicklung dieser Verteilung spiegeln sich auch sich verändernde gesellschaftliche Rahmenbedingungen wider: So haben sich in den letzten Jahren die Längen der Arbeits- und Ausbildungswege auch unter den Vorzeichen anhaltender Suburbanisierungstendenzen z.T. deutlich verlängert, was einer Nutzung des Rades für alltägliche Fahrten deutlich entgegensteht.

² Index: Anzahl der Wege im Verhältnis zur Weglänge

Abb. 2: Anteile der Fahrtzwecke an der Radnutzung (in %, 2002)

Quelle: (Bundesministerium für Verkehr 2007), S. 28

Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn nach hauptsächlichen Wegezwecken und den dafür genutzten Verkehrsmitteln differenziert wird: 66% der Wege zur Arbeitsstelle werden mit dem Pkw zurückgelegt, dagegen wird in nur 9% der Fahrten zur Arbeit das Fahrrad genutzt.

Noch deutlicher tritt die Rolle des Fahrrades als eher freizeitorientiertes Verkehrsmittel in Erscheinung, wenn die tägliche Verkehrsleistung in Personenkilometern nach Fahrtzwecken und Verkehrsmitteln betrachtet wird (vgl. Tab. 2). Von den insgesamt 84,5 Mio. täglichen Personenkilometern entfallen allein 47,4 Mio. Personenkilometer auf den Bereich Freizeit, und damit insgesamt deutlich mehr (56% aller Personenkilometer), als auf alle anderen Fahrtzwecke zusammengenommen. Im Gegensatz dazu zeigt der Pkw mehrere Nutzungsschwerpunkt: Von den insgesamt ca. 1,6 Mrd. täglichen Personenkilometern, die mit dem Pkw täglich zurückgelegt werden, entfallen nur ca. 30% auf den Bereich der Freizeit, aber ungefähr eben so viele auf den beruflichen Bereich.

Tab. 2: Tägliche Verkehrsleistung nach Fahrtzwecken und Hauptverkehrsmittel

	Beruf	Ausbildung	dienstlich	Begleitung	Erledigung	Einkauf	Freizeit	Summe
in Tausend Personenkilometern								
Fahrrad	12.684	5.573	1.378	2.091	6.429	9.036	47.351	84.542
Pkw-Fahrer	447.657	27.012	268.251	88.505	150.428	154.739	479.754	1.616.346
Anteile an der Gesamtleistung je Verkehrsmittel in %								
Fahrrad	15,0	6,6	1,6	2,5	7,6	10,7	56,0	100,0
Pkw-Fahrer	27,7	1,7	16,6	5,5	9,3	9,6	29,7	100,0

Quelle: (Bundesministerium für Verkehr 2004), S. 96

Das Rad hat somit heute einen deutlichen Nutzungsschwerpunkt im Bereich der Freizeit und der wohnungsnahen Versorgung (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 27ff). Als alltägliches Verkehrsmittel, welches als vollwertige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln eingesetzt wird, wurde das Fahrrad in Deutschland jedoch vom Pkw abgelöst. Trotzdem stellt es für bestimmte Bevölkerungsgruppen, vor allem Jugendliche, eine wichtige Möglichkeit der individuellen Mobilität dar.

Aus dieser hohen Bedeutung für den Freizeitsektor leitet sich auch die hohe touristische Bedeutung des Fahrrades ab.

Eine differenzierte Betrachtung der Nutzung und der Nutzer des Fahrrades erlaubt die erwähnte Studie „Mobilität in Deutschland“ (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2004):

- **Ausstattung/Verfügbarkeit:** Insgesamt kann die Ausstattung mit oder die Verfügbarkeit von Fahrrädern als sehr hoch bezeichnet werden: Vier von fünf Bürgern in Deutschland besitzen ein Rad bzw. in 80% der Haushalte steht mindestens ein Rad zur Verfügung. Schon bei den Kindern bis unter 6 Jahren beträgt der Fahrradbesitz fast 40%. Kinder der Altersklasse 10 bis unter 14 Jahren besitzen zu ca. 95% ein Rad. In den Altersklassen zwischen 25 und unter 60 Jahren besitzen deutlich über 80% der Bevölkerung ein Rad.
- **Alter:** Die Nutzung des Rades beginnt bereits mit dem 4. Lebensjahr. Schon bei den 6-jährigen Kindern beträgt der Radanteil an allen Wegen ca. 6%, dieser Wert steigt bei den 10-14-jährigen auf rund 20% an und fällt bei Erreichen des Führerscheinalters auf rund 7% ab. Bei den Personen ab einem Alter von 60 Jahren steigt der Wert wieder auf ca. 9% an.
- **Geschlecht:** Geschlechterspezifische Unterschiede zwischen Frauen und Männern lassen sich nicht feststellen.

- ➔ **Erwerbstätigkeit:** Mehr als ein Drittel (35%) aller Radfahrten werden in Deutschland von Erwerbstätigen durchgeführt. Ein Drittel der Fahrten dieser Personengruppe sind Arbeitswege – dieser Anteil übersteigt in dieser Bevölkerungsgruppe sogar den Anteil der Freizeitwege. Auf Rentner/Pensionäre entfallen rund 18% aller Radfahrten – in dieser Gruppe mit eindeutigem Schwerpunkt auf Einkaufsfahrten. Auf Schüler entfallen rund 22% aller Radfahrten.
- ➔ **Jahreszeiten:** In den Sommermonaten verdoppelt sich die Häufigkeit der Fahrradnutzung gegenüber den Wintermonaten, in denen am ehesten eine Verlagerung von Radfahrten zu Fußwegen stattfindet. Witterungsbedingte Unterschiede innerhalb der Jahreszeiten fallen dagegen kaum ins Gewicht.

Die zusammenhängende Betrachtung dieser Daten mit dem hohen Anteil an Freizeitfahrten mit dem Fahrrad verdeutlicht das große Marktpotenzial sowie den zielgruppenübergreifenden Charakter radtouristischer Angebote. Es deutet sich ebenfalls an, dass es den Radtouristen nicht geben kann, sondern dieser sich in eine Vielzahl verschiedener Teilsegmente untergliedert, da er weite Teile der Gesellschaft umfasst und somit entsprechend heterogen strukturiert sein muss.

1.3 Typologie der Radfahrer

Die Vielfältigkeit des Radtourismus bedingt auch eine Vielfalt in der Begriffsdefinition von Radfahrern. Eine sehr grobe Typologie der Radfahrer stellten Steinecke/Hallerbach 1996 vor (vgl. Steinecke, Hallerbach 1996, S. 15). Hier wurden grundsätzlich zwei Typen von Radfahrern unterschieden:

- ➔ Alltagsradfahrer
- ➔ Freizeitradfahrer

Alltagsradfahrer benutzen ihr Rad für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder für sonstige Besorgungen. Hier werden alle Fahrten zusammengefasst, die nicht freizeitorientierten Zwecken dienen (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 5). Hier müssen auch Personen eingeschlossen werden, für die das Radfahren Teil der beruflichen Tätigkeit ist, also z.B. Radkuriere, professionelle Radfahrer oder Fahrer von Velo-Taxis.

Freizeitradfahrer dagegen setzen sich in ihrer freien Zeit auf ihr Rad mit dem primären Ziel, sich zu erholen oder sportlich zu betätigen. Für ihre Urlaubsgestaltung spielt das Fahrrad eine große Rolle (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 5).

Natürlich können beide Typen von ein und derselben Person verkörpert werden. Freitag (vgl. Freitag 2005, S.52) betont, dass bezogen auf das Individuum Freizeit- und Alltagsradler meist identisch sind, da das Fahrrad von vielen Menschen sowohl im Alltag als auch in der Freizeit genutzt wird. Auch der ADFC vermutet, dass Freizeitradler ihr Rad auch im alltäglichen Umfeld einsetzen, wenn sie damit gute Erfahrungen gemacht haben. Somit kann die stärkere Förderung des Radtourismus durchaus auch positive Auswirkungen auf eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl im Sinne einer Erhöhung des Radverkehrsanteils haben. Vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass in Deutschland nur rund 9% aller Wege im Alltagsverkehr mit dem Rad zurückgelegt werden (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 8) und dieser Wert somit noch deutliche Steigerungspotenziale beinhaltet. Dass eine stärkere Motivation zur Beteiligung am Radverkehr – auch indirekt über einen Ausbau radtouristischer Angebote – durchaus positiven Einfluss auf kommunale Haushalte haben kann, zeigt die Anwendung des sog. Least Cost Transportation Planning, welches Kommunen die Möglichkeit zum Vergleich von Ausgaben für den Radverkehr im Vergleich zu Ausgaben für andere Verkehrsarten gibt und schon dadurch die Wirkung von verschiedenen Verkehrsausgaben auf das kommunale Haushaltbudget bestimmen lässt. Nach diesem Untersuchungsansatz erweist sich der Radverkehr als deutlich kostengünstigere Mobilität als der Pkw-Verkehr. Am Beispiel der Stadt Freiburg konnte errechnet werden, dass für einen Anteil des Radverkehrs von 20% an der Gesamtzahl der Wege nur ca. 1% der kommunalen Verkehrsausgaben notwendig werden. Dagegen stehen einem Pkw-Anteil von ca. 42% rund 57% der Ausgaben gegenüber (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 271). Vor allem die Förderung des Radverkehrs für Fahrten zu Arbeits- und Ausbildungsstätten verspricht äußerst positive Kosten-Nutzen-Relationen.

Freizeitradfahrer stellen keine homogene Gruppe dar. Die unterschiedlichen Marktsegmente im Bereich des Radtourismus werden im weiteren Verlauf dieses Kapitels näher dargestellt. Nach Steinecke/Hallerbach (Steinecke, Hallerbach 1996, S.14f.) können unter Einbeziehung der Reisedauer die Freizeit- oder Reiseradler grundsätzlich wie folgt unterteilt werden (vgl. Abb. 3):

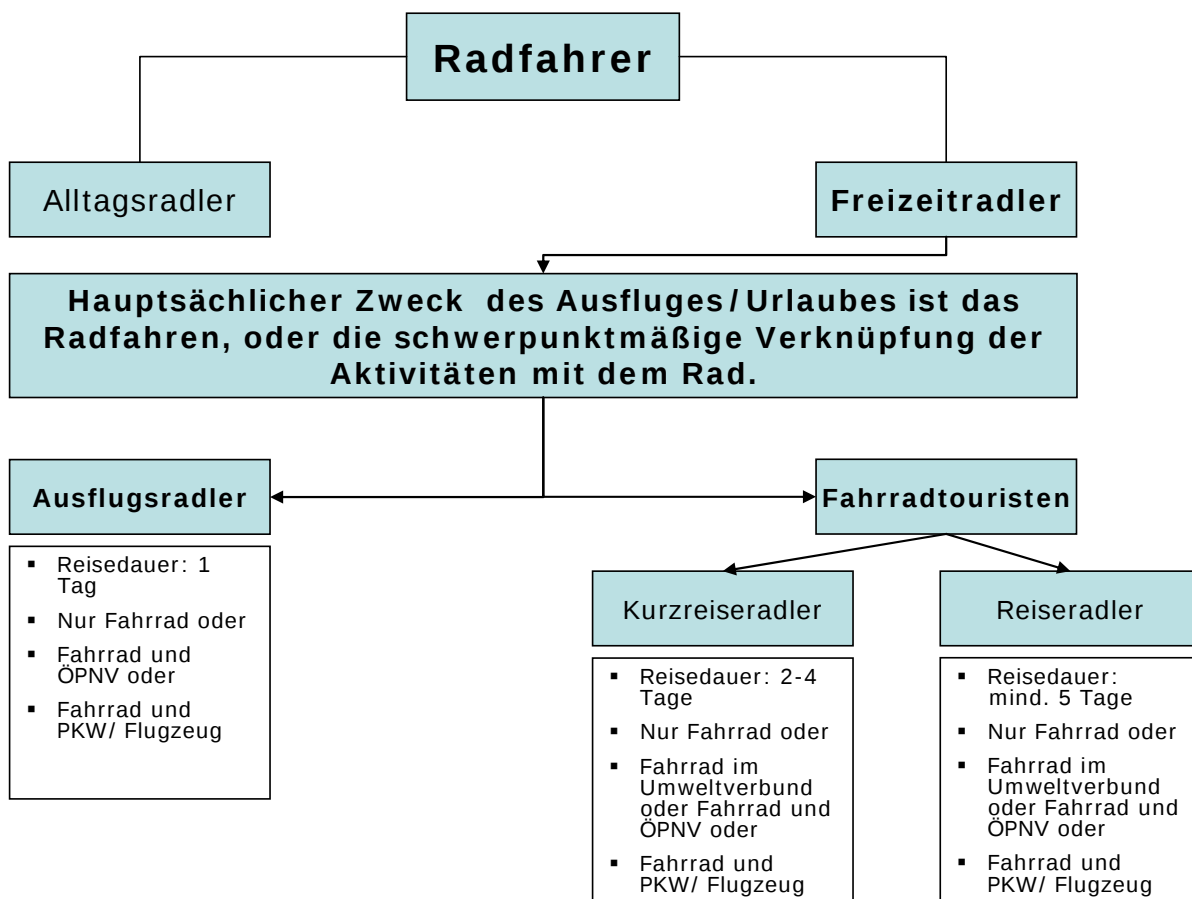
- ➡ Ausflugsradler: Reisedauer von wenigen Stunden bis zu maximal einem Tag (ohne Übernachtung)

➤ **Fahrradtouristen:** Freizeitradler, die mindestens eine Übernachtung tätigen

- Kurzreisetouristen: Reisedauer von 2 bis 4 Tage
- Reiseradler: Reisedauer ab 5 Tage

Neben der Reisedauer können zudem die verschiedenen Arten des Radfahrens (z.B. Radwandern, Rennradfahren, Mountainbiking etc.) als weitere Unterscheidungsmerkmale herangezogen werden. Auch die unterschiedlichen Motive der Radtouristen und die verschiedenen Organisationsformen einer Radreise machen deutlich, dass der Radtourismus sehr vielfältige Ausprägungen besitzt.

Abb. 3: Typisierung der Radfahrer



Quelle: (Steinecke, Hallerbach 1996), S.14f

1.4 Radtourismus als Tourismusart – Versuch einer Einordnung

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema Radtourismus macht auch die Definition und Abgrenzung des Begriffs notwendig, wodurch sich erst klare Abgrenzungen für die empirische Erhebung und deren Auswertung ergeben. Erst dadurch lassen sich bestimmte Fragestellungen operationalisieren. In der wissenschaftlichen Diskussion wurde das Thema „Fahrradtourismus“ lange Zeit vernachlässigt (vgl. Schnell 2003, S. 332). Der Begriff Fahrradtourismus – synonym wird auch der Begriff „Radtourismus“ verwendet – wird vom ADFC definiert als „aller Arten der Fahrradnutzung ..., die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen werden. Dazu zählen:

- ➡ der Kurz- und Tagesausflug,
- ➡ die Wochenendtour,
- ➡ die mehrtätige Radtour,
- ➡ die ausgedehnte Radreise“ (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 4).

Diese sehr weitläufige Auslegung des Begriffs Radtourismus differenziert diesen nur hinsichtlich zeitlicher Gesichtspunkte. Die Definition lässt allerdings wesentliche Gesichtspunkte außer Acht, die eine Definition des Tourismus beinhalten muss. EUROSTAT beschäftigt sich im Rahmen der Umsetzung der Direktive 95/57/EG intensiv mit der definitorischen Abgrenzung des Tourismus gegenüber dem Freizeitbereich und nutzt hier den Kernbegriff des „gewöhnlichen Wohnumfeldes“ (usual enviroment) (vgl. EUROSTAT 2002, S. 22): „The usual environment of a person consists of the direct vicinity of his/her home and place of work or study and other places frequently visited.“ Diesem Konzept liegen zwei Dimensionen zu Grunde:

- ➡ Häufigkeit
- ➡ Distanz

Unter Häufigkeit wird verstanden, wie oft ein Ort von einer Person – in dem Fall dem Besucher – aufgesucht wird. Plätze, die im Durchschnitt einmal wöchentlich oder öfter besucht werden, zählen somit zum gewöhnlichen Wohnumfeld. Diese Plätze können auch eine beachtliche Entfernung zum Wohnort aufweisen, wobei keine Grenzwerte für diese Distanzen angegeben werden (vgl. EUROSTAT 2002, S. 22).

Unter Distanz wird allerdings nur eine gewisse Nähe zum Wohnort verstanden, so dass auch Orte unter das gewöhnliche Wohnumfeld fallen können, die nur selten aufgesucht werden (vgl. EUROSTAT 2002, S. 23).

Bezüglich der Dimension Distanz bleibt das Konzept des gewöhnlichen Wohnumfeldes somit sehr unspezifisch. Vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass Distanz auch eine stark subjektiv geprägte Größe sein kann, die von Individuum zu Individuum stark differiert. Als Beispiel für Distanzen in zeitlicher und räumlicher Hinsicht werden von EUROSTAT Entfernungen ab 50 km (hin und zurück) bzw. drei Stunden Fahrzeit angegeben.

Trotz dieser Schwächen bzw. Ungenauigkeiten in der Definition des Konzeptes des gewöhnlichen Wohnumfeldes erscheint es sinnvoll, dieses in die Definition des Radtourismus zu integrieren, um touristisch motivierte Fahrten von arbeitsplatz- oder ausbildungsplatzabhängigen Fahrten differenzieren zu können und um regelmäßige Fahrten im Freizeitbereich ebenfalls aus der Definition ausschließen zu können.

Somit kann eine zweckmäßigere Definition lauten:

Unter Fahrradtourismus (Radtourismus) werden alle Arten der Fahrradnutzung verstanden, die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung durchgeführt werden und die zu Zielen außerhalb des gewöhnlichen Wohnumfeldes führen.

Das Rad erfährt dabei eine Bedeutung, die über die eines reinen Transport- oder Verkehrsmittels hinausgeht. Radfahren hat somit eine bewusst eingeplante Funktion und Erlebnisorientierung und stellt somit eine zielgerichtete Aktivität dar, die über die reine Transportleistung hinausgeht. Unter anderem sind hierzu auch gesundheitliche und/oder sportliche Motive zu zählen.

Radtourismus gliedert sich zeitlich in:

- ➔ Tageausflüge,
- ➔ Kurzreisen bis 4 Tagen Dauer sowie Wochenendreisen,
- ➔ mehrtägige Radreisen von einer Dauer ab 5 Tagen.

Regelmäßige Fahrten zu Freizeit Zwecken mit einer Häufigkeit von mindestens einmal wöchentlich zählen somit nicht zum Radtourismus, ebenso wie regelmäßige Fahrten zu Bekannten oder Verwandten in gleicher Häufigkeit.

Diese Definition beschränkt sich somit nicht nur auf die klassischen Reisen mit dem Rad, bei denen eine längere Strecke mit dem Rad überwunden wird. Sie beinhaltet

auch Reisen oder Ausflüge mit dem Rad, die z.B. sternförmig von einem festen Ausgangspunkt, z.B. einem Hotel, aus unternommen werden. Radtourismus kann auf Basis dieser Definition auch eine Spannbreite von Radreisen mit moderatem Tempo und überschaubaren Entfernungen bis hin zu leistungsorientierten Fahrten oder Trainingslagern umfassen.

Radtourismus nimmt somit die verschiedensten Ausprägungen an und kann durchaus unterschiedliche Bereiche beinhalten. Weiterhin existieren radtouristische Randbereiche, welche nicht direkt dem Radtourismus zuzurechnen sind, die aber durchaus zum weiteren Bereich des Radtourismus zu zählen sind. Abb. 4 gibt einen Überblick über die verschiedenen Bereiche des Radtourismus.

Als Radtourismus im engeren Sinne können folgerichtig alle Formen bezeichnet werden, bei denen das Fahren mit dem Rad im Vordergrund steht. Also Formen wie Radwandern, mehrtägige Radtouren, MTB-Touren oder Rennrad-Trainingslager, aber auch die Teilnahme an Radsportevents wie z.B. den Jedermannrennen Vattenfall-Cyclassics oder Rund um den Henninger Turm müssen zum Radtourismus gerechnet werden.

Radtouristische Spezialangebote können bestimmte touristische Angebote mit dem Thema Radtourismus kombinieren: Studienreisen mit dem Rad, bei denen das kulturelle Interesse im Vordergrund steht, Wellnessangebote, bei denen das Radfahren eine Rolle spielt oder spezielle touristische Radführungen mit Themenbezug stellen radtouristische Spezialangebote dar.

Radtourismus im weiteren Sinne bezeichnet das Radfahren als eine Aktivität im Urlaub oder in der Freizeit, wobei das Radfahren dann aber nicht den hauptsächlichen Reisegrund darstellt, sondern nur eine Aktivität unter anderen Schwerpunkten ausmacht. Hierzu kann auch der Besuch von Radmessen oder speziellen Radveranstaltungen gezählt werden, bei denen nicht das eigentliche aktive Radfahren im Vordergrund steht, sondern eher die Beschäftigung mit dem Thema Fahrrad.

Abb. 4: Ausprägungen des Radtourismus

Quelle: eigene Darstellung verändert nach: (Sparkassenverband Saar et al. 2005), S.96).

Gerade hinsichtlich der Bestimmung von Marktvolumina ist es sinnvoll, die Einordnung der publizierten Daten im Hinblick auf die zu Grunde liegende Definition von Radtouristen vorzunehmen. Dies hat durchaus erhebliche Unterschiede in den dargestellten Marktvolumina zur Folge.

Neben der definitorischen Begriffsbestimmung ist auch die Einordnung in die verschiedenen Tourismusformen notwendig, um die Bedeutung des Radfahrens für den Tourismus allgemein und vor allem Schnittstellen zu anderen Tourismusformen aufzeigen zu können.

Fahrradtourismus stellt im Vergleich zu anderen Tourismusarten wie Gesundheitstourismus oder Kulturtourismus eine noch recht junge Tourismusart dar (Schnell 2003, S. 341). Die Einordnung des Radtourismus in die bestehenden Tourismusformen ist schwierig und kann nicht eindeutig gelöst werden, da er über verschiedene Schnittstellen zu anderen Tourismusarten verfügt. Der Versuch einer Einordnung muss von der jeweiligen Hauptmotivation ausgehen, welche den Reisenden zum

Radfahren im Urlaub bewegt. In der Regel wird Radfahren aber nicht die einzige Urlaubsaktivität sein bzw. wird Radfahren auch hinsichtlich der Wertigkeit mindestens gleichwertig neben anderen Aktivitäten stehen oder aber sogar nur nachgelagerte Bedeutung erfahren.

Bezogen auf das Phasenmodell des Reisens (vgl. Freyer 1993, S. 54) kann Radtourismus zwar einer bestimmten Phase zugeordnet werden: Freyer unterscheidet drei Phasen einer Reise: Vorbereitungsphase, Durchführungsphase (in der Fremde) sowie die abschließende Nachbereitung (am Heimatort). Jede Phase wird noch einmal in detaillierte Tätigkeiten unterteilt. Der Durchführungsphase werden die folgenden Tätigkeiten zugeordnet:

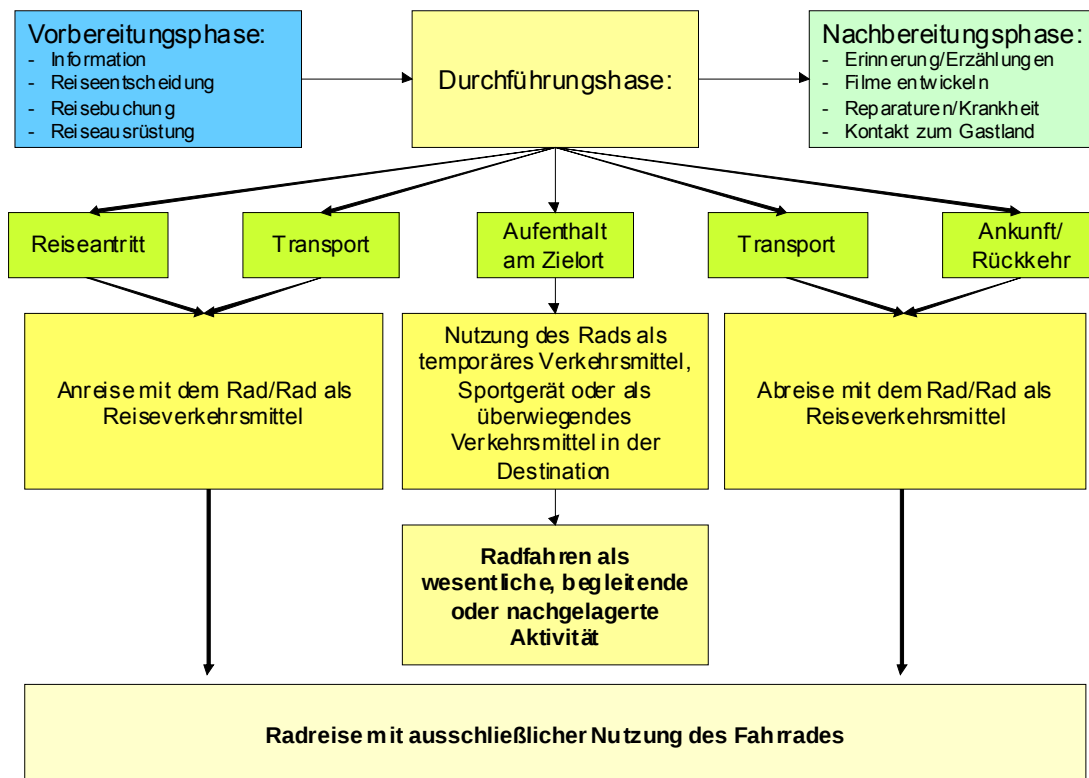
- Reiseantritt,
- Transport,
- Aufenthalt am Zielort,
- Rücktransport,
- Ankunft/Rückkehr.

Der Radtourismus und seine verschiedenen Ausprägungen können somit vor allem der Durchführungsphase zugeordnet werden, wie in Abb. 5 dargestellt. Die Durchführungsphase kann insgesamt von radtouristischen Aktivitäten dominiert sein. Radtouristische Aktivitäten können aber auch nur auf bestimmte Tätigkeiten innerhalb der Durchführungsphase konzentriert sein. Eine Differenzierung lässt sich somit über die Intensität der Fahrradnutzung im Rahmen touristischer Aktivitäten vornehmen. Sie kann von einer ausschließlichen Nutzung des Fahrrades im Rahmen der Urlaubsgestaltung bis hin zur nur gelegentlichen Nutzung reichen.

Die Radreise oder auch Radwanderung wird allgemein am ehesten mit der ausschließlichen Nutzung des Fahrrades in Verbindung gebracht. Hier kann das Rad im Idealfall sogar das einzige Transportmittel im Rahmen der gesamten Reise darstellen. D.h. auch An- und Abreise werden mit dem Rad durchgeführt bzw. es lassen sich keine An- und Abreisephasen definieren, da die Fahrt mit dem Rad den überwiegenden Zweck der Reise darstellt. In diesem Fall startet der Reisende von seinem Wohnort aus mit dem Rad und erreicht diesen Wohnort auch wieder mit dem Rad. Bei weiter entfernten Destinationen werden im Rahmen einer Radreise An- und Abreise zu einem bestimmten Start- und Zielort mit anderen Verkehrsmitteln wie Flugzeug, Bahn, Bus oder Pkw vorgenommen, und die eigentliche Reise wird mit dem Rad durchgeführt. Auch hier wird bei linienhafter Streckenführung kein zentraler

Urlaubsort festgelegt, sondern die Reise besteht aus mehreren einzelnen Etappen. Häufig werden im Rahmen einer solchen Radreise Teilstrecken, die z.B. nicht attraktiv sind, nur über schlechte radtouristische Infrastruktur verfügen oder aber auf Grund der Topographie vom jeweiligen Radtouristen als unattraktiv gewertet werden, mit Hilfe anderen Verkehrsmitteln überbrückt.

Abb. 5: Radtourismus im Phasenmodell des Reisens



Quelle: (Freyer 1993), eigene Darstellung und Ergänzung

Deutlich geringer ist die Intensität der Radnutzung bei Reisen ohne radtouristischen Schwerpunkt bzw. bei Reisen mit mehreren inhaltlichen Schwerpunkten. Hier ist Radfahren eine Aktivität unter mehreren und wird parallel zu anderen Aktivitäten oder additiv zu anderen Urlaubsaktivitäten ausgeübt. Bei der Durchführung von z.B. Studienreisen, bei denen das Rad als Verkehrsmittel für bestimmte Streckenabschnitte genutzt wird, werden die radtouristischen Aspekte der Reise stark von den kulturtouristischen Aspekten überlagert. Der Intensitätsgrad der Radnutzung schwankt somit zwischen häufiger oder täglicher Nutzung des Rades für Ausflüge – hier ist das Rad-

fahren ein wesentlicher Bestandteil der Urlaubsgestaltung – bis hin zu seltenen Fahrten mit dem Rad zu lokalen Zielen oder zum gelegentlichen Einkaufen am Urlaubsort.

Problematisch für eine Abgrenzung des Radtourismus gegenüber anderen Tourismusarten ist, dass die Bestimmung des Punktes, ab dem eine Reise als Radurlaub und ein Tourist als Radtourist bezeichnet werden können, sehr subjektiv geprägt ist. Es existieren fließende Übergänge oder Überschneidungen zwischen den verschiedenen Tourismusarten. Personen, die im Alltag nicht Rad fahren, fühlen sich schon auf Grund seltener Fahrten mit dem Rad im Urlaub als Radtourist, während Alltagsradfahrer ihren Urlaub erst als Radurlaub einschätzen werden, wenn das Radfahren einen wesentlichen Teil des Urlaubes auch in zeitlicher Hinsicht ausgemacht hat. Diese Überschneidungsbereiche führen auch dazu, dass die Ergebnisse der unterschiedlichen Studien zum Radtourismus und Radreiseverkehr erst dann verglichen werden können, wenn die Fragestellungen und die jeweils zu Grunde gelegten Konzepte zum Radtourismus bekannt sind – was i.d.R. nicht der Fall ist.

Eine stärkere Strukturierung der Tourismusnachfrage kann entsprechend der Motivation der Reisenden vorgenommen werden (Tourismusarten), aber auch entsprechend der äußeren Ursachen, Zielen, Teilnehmern und weiterer Faktoren einer Reise (Tourismusformen; vgl. Noack 2004, S. 8).

Als Tourismusarten, denen unterschiedliche Motivationen zu Grunde liegen, können folglich

- Erholungstourismus,
- kulturorientierter Tourismus,
- gesellschaftsorientierter Tourismus,
- Sporttourismus,
- wirtschaftsorientierter Tourismus,
- politikorientierter Tourismus

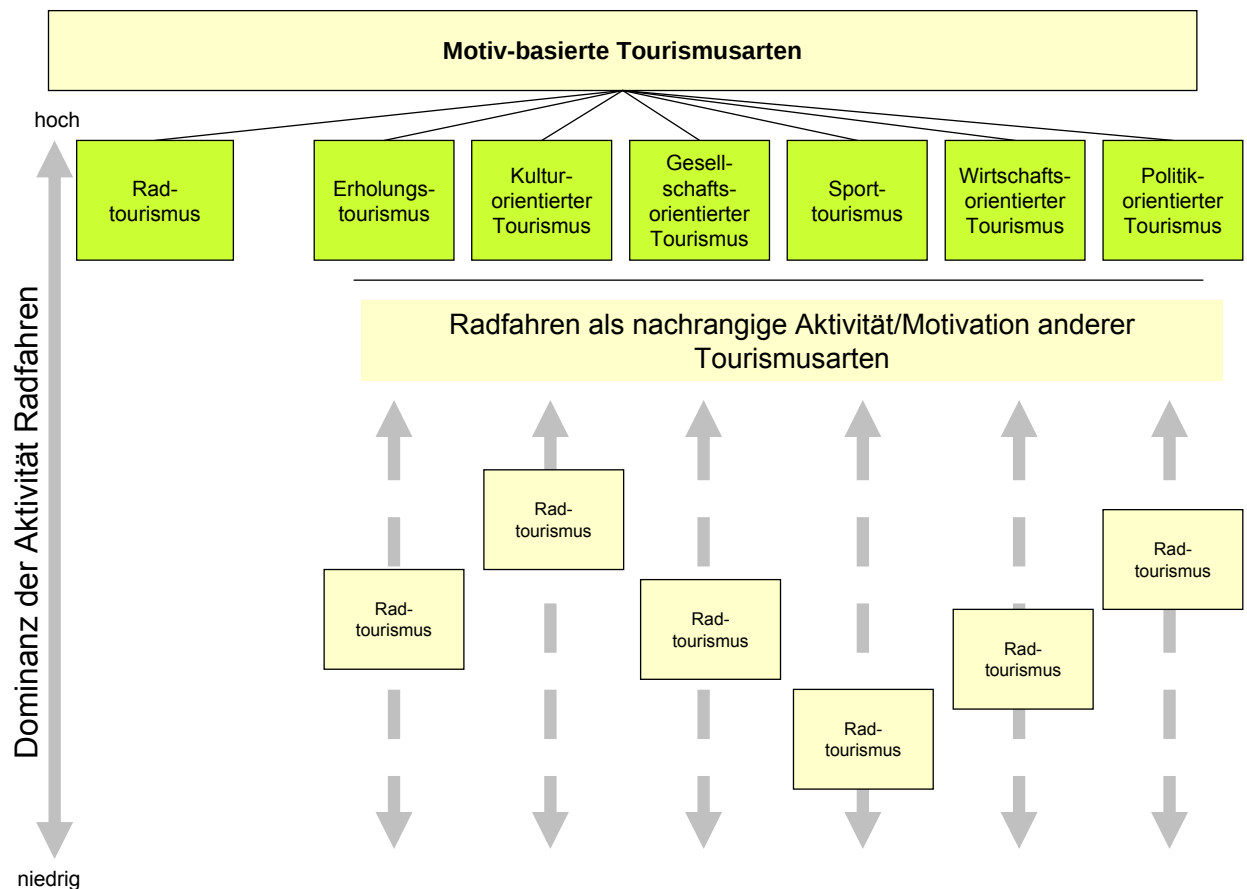
unterschieden werden. Diese Unterscheidung ist relativ grob und lässt in allen Bereichen entsprechende Differenzierungen zu, je nach dem, wie differenziert die Motivation der Reisenden unterschieden wird. Darüber hinaus sind die einzelnen Tourismusarten untereinander auch nicht trennscharf, da sich einzelne Reismotive natürlich auch stark hinsichtlich ihrer Ausprägungen und Intensitäten überlagern. Dies wiederum hängt mit der Mehrdimensionalität der Motivation der Reisenden zusam-

men. Erholung ist letztlich ein Oberbegriff, unter dem sich die verschiedensten Urlaubsmotivationen unterordnen lassen bzw. ist der Wunsch nach Erholung einer der primären Faktoren, unter denen ein Urlaub überhaupt durchgeführt wird. Wenn Erholungstourismus als eigenständige Tourismusart bezeichnet wird, kann er in weitere touristische Unterarten differenziert werden.

Wird die Motivation als Grundlage einer Unterteilung in Tourismusarten herangezogen, kann Radtourismus auch eine eigenständige Tourismusart darstellen. Insbesondere dann, wenn das Radfahren eines der Hauptmotive einer Reise ist. Ist dies nicht der Fall, lässt sich Radtourismus auch unter den anderen Tourismusarten unterordnen, wie in Abb. 6 dargestellt. Insbesondere Sporttourismus, Erholungstourismus, aber auch Kulturtourismus können Oberbegriffe für den Radtourismus sein. Die Intensität der Radnutzung kann dabei jedoch deutlich differieren.

Einen Sonderfall nimmt hier der Komplex Gesundheitstourismus und Radtourismus ein. Radfahren kann als Aktivität eine wichtige Komponente im Bereich des gesundheitsorientierten Tourismus darstellen. Insbesondere dann, wenn es als Maßnahme im Bereich von Rehabilitationsmaßnahmen oder im Rahmen der Gesundheitsprävention angewendet wird. Der entsprechende Tourist wird sich dann aber sicher nicht als Radtourist einordnen, sondern eher als Gesundheitsurlauber, der Radfahren als eine gesundheitsfördernde Aktivität sieht.

Unter diesen Gesichtspunkten müssen alle Quantifizierungsversuche des Radtourismus kritisch hinterfragt werden, die auf der reinen Aktivität Radfahren im Urlaub basieren. Sie können nicht das entsprechende Marktvolumen korrekt beschreiben, da sie auch Reisende mit unterschiedlichsten Erwartungen an das touristische Produkt subsumieren. Letztendlich müssten marktnahe Quantifizierungsversuche auf Selbsteinschätzungen durch die Reisenden beruhen. Aus Ermangelung an entsprechendem Datenmaterial werden aber auch in dieser Arbeit Daten genutzt, welche auf der Erfassung der Aktivität Radfahren beruhen. Auch vor dem Hintergrund, dass dieses so abgegrenzte Marktvolumen die tatsächlichen Nutzer radtouristischer Infrastrukturen darstellt, erscheint dieses Vorgehen als ein brauchbarer Kompromiss.

Abb. 6: Radtourismus als Tourismusart

Quelle: eigener Entwurf

Radurlaub kann somit auch eine Tourismusart darstellen, wenn die Motivation des Reisenden bzw. die Selbsteinschätzung dies zulässt. Ansonsten ist Radfahren im Urlaub nicht als eigene Tourismusart zu werten, sondern als eine Aktivität im Rahmen eines Urlaubes, der unter anderen Vorzeichen steht, dessen Hauptmotivation also nicht unbedingt im Radfahren liegt, sondern andere Schwerpunkte zeigt. Entsprechend sollte auch eine Abgrenzung der Radtouristen auf Basis einer Selbsteinschätzung beruhen, da sich objektive Kriterien hier kaum anlegen lassen. Ansatzweise kann der Umweg über die Häufigkeit der Aktivität Radfahren im Urlaub gegangen werden, um Radtouristen abgrenzen zu können. Hohe Nutzung der Aktivität Radfahren deutet natürlich auf eine stärkere Bedeutung des Radfahrens im Rahmen der Urlaubsgestaltung hin, eine niedrige Nutzung dagegen lässt eine geringe Bedeutung vermuten. Aber auch hier gilt, dass es sich hier um stark subjektive Einschätzungen handelt.

Nachfolgend wird weiterhin der Begriff „Radtourismus“ genutzt, unter dem die entsprechenden Angebote und die Nachfragerseite zusammengefasst werden.

2 Die radtouristische Nachfrage

Die Nachfrage nach radtouristischen Angeboten bzw. das Marktsegment der Radtouristen sind schwer zu bestimmen, da diesbezüglich völlig unterschiedliche Definitionen und damit auch unterschiedliche Konzepte im Bereich der empirischen Forschung zu Grunde gelegt werden, um dieses Volumen zu messen. Allein die Diskussion des Begriffs Radtourismus hat dessen Mehrdimensionalität aufgezeigt. In vielen Fällen wird die reine Ausübung der Aktivität Radfahren schon so bewertet, dass die entsprechenden Personen, die dies in ihrem Urlaub durchführen, als Radtouristen gewertet werden. Dabei ist die Häufigkeit der Ausübung dieser Aktivität stark von subjektivem Empfinden geprägt – eindeutige Grenzwerte liegen nicht vor. Entsprechende Ansätze führen dementsprechend unter Umständen zu deutlich überhöhten Daten zum Marktvolumen. Auf der anderen Seite kann die Gruppe der Radtouristen nicht gleichgesetzt werden mit den Personen, welche ausschließlich das Fahrrad als Reiseverkehrsmittel gewählt haben. Diese Betrachtungsweise schließt alle Gruppen aus, die mit anderen Verkehrsmitteln anreisen oder die in ihrem Urlaub Radfahren als wichtige, aber nicht alleinige Aktivität betrachten. Ein weiterer Ansatz geht von der Selbsteinschätzung der Nachfrager aus, inwieweit sie sich selber als Radtouristen bezeichnen. Dies führt allerdings dazu, dass völlig unterschiedliche Aktivitätsniveaus zu Grunde gelegt werden, so dass hier unterschiedliche Personen zusammengefasst werden, die eigentlich keine homogene Gruppe bilden. Marketingtechnisch werden sich diese Personen jedoch – unabhängig von der Intensität der Radnutzung – als Radtouristen ansprechen lassen. Nachfolgend soll ein kurzer Überblick über entsprechende Studien und deren Ergebnisse hinsichtlich des Marktvolumens der Radtouristen gegeben werden sowie ein Vergleich dieser Ergebnisse vorgenommen werden.

Trotz dieser Schwierigkeiten in der Abgrenzung der Radtouristen von anderen Touristenarten ist die Abschätzung des gesamten Nachfragerpotenzials wichtig, um basierend auf den später folgenden Wertschöpfungsberechnungen auch Aussagen über die landesweite Bedeutung des Radtourismus als Tourismusart geben zu können.

Fahrradtourismus an sich hat in den letzten Jahren hohe Wachstumsraten verzeichnen können, allerdings ist nachfragerseitig mit keinen größeren Wachstumspotenzialen mehr zu rechnen. Auch der zweite Fahrradbericht der Bundesregierung kommt zu

dem Schluss, dass „(...) das radtouristische Angebot stärker als die radtouristische Nachfrage (...)“ wächst (Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 425).

2.1 Aktuelles Marktvolumen – Vergleich verschiedener Ansätze

Das Marktsegment der Radreisenden wird erst seit 2000 genauer untersucht. Studien, welche eine Längsschnittanalyse der Radreisenden erlauben würden, sind nicht publiziert. Zwar wurde etwa im Rahmen der Reiseanalyse der F.U.R. oder der Reisebiographien des ETI (1993) die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel für Urlaubsreisen mit erhoben. Allerdings sind die Fallzahlen der Radnutzer bei diesen Studien so gering, dass sich valide Aussagen über die Entwicklung dieses Marktsegmentes nicht treffen lassen. Außerdem lässt die Beschränkung auf Personen, welche das Rad als Hauptverkehrsmittel für eine Reise gewählt haben – wie erwähnt – einen Großteil der relevanten Nachfrage außer Acht.

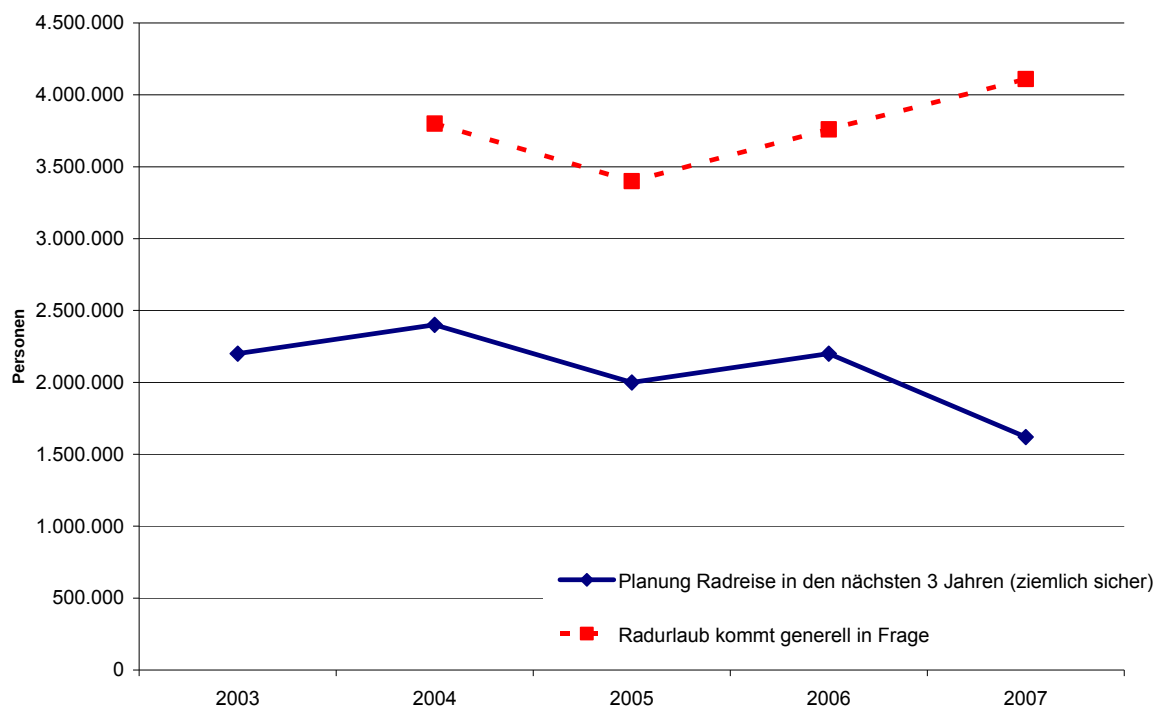
Der ADFC hat als erste Institution versucht, Daten über das Marktvolumen der Radtouristen zusammenzutragen. Dabei bedient sich der Verein verschiedener Datenquellen, welche im Rahmen einer jährlichen Radreiseanalyse (RRA) zusammengestellt werden (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2008). Unter anderem werden hierfür Sonderfragen im Rahmen der Reiseanalyse der F.U.R. gestellt und exklusiv vom ADFC publiziert. Nachteilig ist jedoch, dass die Daten nur sehr eingeschränkt in vergleichbarer Form publiziert werden und dass genauere Angaben über die Datenquellen, deren Güte und somit über die Qualität und Validität der dargestellten Daten nicht in ausreichendem Maße gegeben werden.

Neben den Daten der jährlichen Radreiseanalyse lässt sich das Marktvolumen der Radreisenden oder der potenziellen Radreisenden am ehesten über die Frage nach den Urlaubsaktivitäten und der Intensität deren Ausübung beschreiben.

Die Radreiseanalyse des ADFC geht für das Jahr 2006 davon aus, dass ca. 2,6 Mio. Deutsche eine Radreise unternommen haben. Dies würde ca. 3% der Gesamtbevölkerung entsprechen. Für 64% dieser 2,6 Mio. Personen war die Radreise sogar der Haupturlaub (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2007). Zum Vergleich fällt die Nachfrage nach der Reiseform Urlaub auf dem Bauernhof mit insgesamt 1,6 Mio. Reisen deutlich geringer aus, wobei in der Studie von GRIMM et al. Reisen mit Reisenden gleichgesetzt werden (vgl. Grimm et al. 2006, S. 11).

Das potenzielle Marktvolumen für Radreisen lässt sich ebenfalls aus den Daten der Radreiseanalyse des ADFC ablesen (vgl. Abb. 7). Basis hierfür ist die perspektivische Frage, ob sich eine Person in den nächsten drei Jahren ziemlich sicher die Durchführung einer Radreise vorstellen kann. Für das Jahr 2007 lag dieser Wert bei ca. 1,6 Mio. Personen oder ca. 1,9% der deutschen Gesamtbevölkerung (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2008).

Abb. 7: Entwicklung des potenziellen Marktvolumens



Quelle: ADFC Radreiseanalyse, verschiedene Jahre (für 2003 keine Daten für „Radurlaub kommt generell in Frage“ verfügbar; Umrechnung auf Bevölkerungsvolumen)

Insgesamt lässt sich aus den Daten der Radreiseanalyse ablesen, dass die generelle Bereitschaft zur Durchführung eines Radurlaubes seit 2005 wieder leicht ansteigend ist. Dieser Wert ist jedoch relativ unscharf, da im Rahmen einer Befragung eine generelle Zustimmung zu einer Tätigkeit leichter gegeben, als das sie in konkrete Handlung umgesetzt wird. Das schärfer abgegrenzte Marktvolumen („ziemlich sicher“) nimmt dagegen seit 2003 tendenziell ab. Somit lässt sich bezogen auf die Daten der Radreiseanalyse seit 2003 bestenfalls eine Stagnation, eher noch ein leichter Rückgang des Marktvolumens der Radreisenden feststellen.

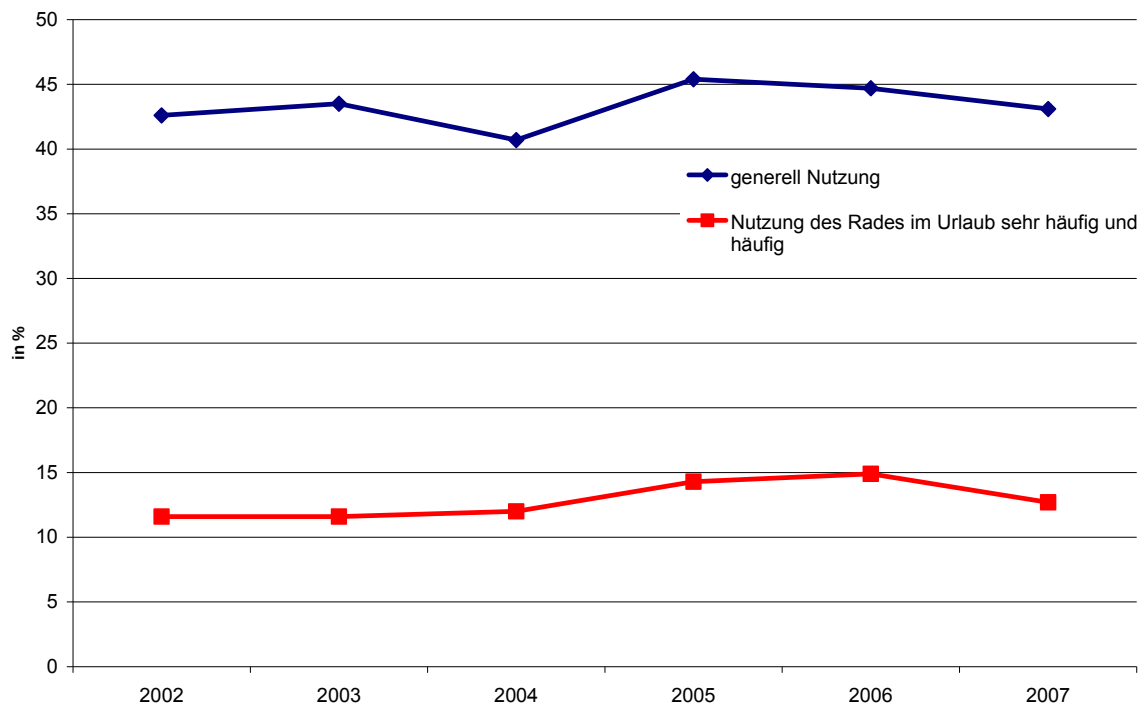
Insgesamt lässt sich auf Basis der Daten des ADFC das Marktvolumen der Radreisenden auf ca. 1,5 bis 2,0 Mio. Personen oder ca. 1,8% bis 2,4% der deutschen Gesamtbevölkerung beziffern.

Studien, welche die Häufigkeit der Urlaubsaktivität Radfahren untersuchen, kommen zum Teil zu unterschiedlichen Ergebnissen, wobei die Werte auch sehr weit auseinander liegen.

Die Reiseanalyse der F.U.R. untersucht die Reiseaktivitäten schon seit den 1970er Jahren. Im Rahmen der Radreiseanalyse des ADFC werden die Daten für die Häufigkeit der Urlaubsaktivität Radfahren ebenfalls publiziert (vgl. Abb. 8). So ist die Urlaubsaktivität Radfahren weit verbreitet, wobei die reine Nennung der Aktivität noch nichts über deren Intensität aussagt. Hier werden sowohl Personen zusammengefasst, die im Urlaub zweimal mit dem Rad zum Einkaufen gefahren sind wie Personen, die den Urlaub komplett mit dem Fahrrad bestritten haben.

Im Jahr 2007 wurde Radfahren von 43,1% der deutschen Urlauber als Urlaubsaktivität unternommen. Werden jedoch nur die Personen betrachtet, die im Urlaub ihr Rad „häufig“ oder „sehr häufig“ nutzen, sinkt dieser Wert auf 12,7% ab (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2008). Werden die Daten im Zeitverlauf seit 2002 betrachtet, zeigt sich von der Tendenz her ein ähnliches Bild, wie bei der Entwicklung des potenziellen Marktvolumens: Bis zum Jahr 2005 lässt sich eine leichte Steigerung und ab 2006 wieder ein leichter Rückgang feststellen. Werden die im Rahmen von Stichprobenerhebungen vorhandenen Fehlerspannen (Konfidenzintervalle) mit berücksichtigt, lässt sich für die Zeit von 2002 bis 2007 eigentlich nur eine Stagnation auf dem erreichten Niveau feststellen: Die grundsätzliche Nutzung des Fahrrades als Urlaubsaktivität schwankt zwischen 40% und 45% der deutschen Urlauber, die intensive Nutzung schwankt zwischen 10% und 15% (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2008).

Abb. 8: Entwicklung der Urlaubsaktivität Radfahren (in % der deutschen Urlauber insgesamt)



Quelle: Radreiseanalyse des ADFC, verschiedene Jahrgänge

Im Rahmen einer Befragung des ETI zum Thema Urlaubsreisen und Reiseverhalten der deutschen Bevölkerung im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung im Jahr 2006 wurden die generellen Urlaubsaktivitäten der deutschen Bevölkerung unabhängig vom letzten Urlaub erhoben. Radfahren wurde in dieser Studie von 59,3% der Befragten insgesamt als eine persönlich durchgeführte Urlaubsaktivität genannt. Im Rahmen dieser Befragung wurden dann die genannten Aktivitäten zu den persönlich drei wichtigsten konkretisiert. Radfahren gehörte immerhin noch für 11,1% der deutschen Bevölkerung zu den drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten. Dieser Wert entspricht ungefähr dem Wert der Reiseanalyse '08, wenn er auf die Gesamtbevölkerung umgelegt wird: Laut RA'08 entspricht der Wert derjenigen, die das Rad im Urlaub „sehr häufig“ oder „häufig“ nutzen, rund 11,4% an der Gesamtbevölkerung³.

Der ADAC Verlag GmbH bestätigt in seinem Reisemonitor 2008 die oben dargestellten Größenordnungen, wobei sich allerdings größere Unterschiede in der generellen

³ Unter Gesamtbevölkerung wird in den dargestellten Studien die Bevölkerung ab 16 Jahren verstanden.

Nutzung des Rades im Urlaub zeigen: So beträgt im Reisemonitor 2008 der Anteil der Reisenden, die mindestens ab und zu im Urlaub mit dem Fahrrad oder Mountain-Bike fahren, 21,9% und liegt damit rund 20% unter dem Wert der Reiseanalyse der F.U.R. Allerdings liegt der Anteil derjenigen Urlauber, die im Urlaub häufig mit dem Fahrrad oder Mountain-Bike fahren, bei 10,5% und entspricht damit wieder fast dem Wert der Reiseanalyse der F.U.R.

Im Rahmen einer regelmäßigen Untersuchung zum Sommerurlaub der deutschen Bevölkerung hat das ETI für die Jahre 2006 und 2007 den Anteil derjenigen Personen analysiert, welche ihren Sommerurlaub⁴ als Radurlaub bezeichnen würden. Die Daten basieren also auf einer Selbsteinschätzung durch die Befragten, so dass die Intensität der Radnutzung innerhalb dieser Gruppe ebenfalls deutlich auseinander klaffen kann. Dabei ist der zeitliche Bezug nicht das komplette Jahr, sondern nur die Zeit der jeweiligen Schul-Sommerferien in den einzelnen deutschen Bundesländern. Auf Basis dieser Studie liegt der Anteil derjenigen Reisenden, die ihren Sommerurlaub 2007 als Radurlaub bezeichnen, bei ca. 8,2%. Insgesamt haben ca. 48% der Deutschen bzw. 34 Mio. Personen ab einem Mindestalter von 15 Jahren einen Urlaub in der Zeit der Schulsommerferien unternommen. Diese 8,2% entsprechen ca. 2,8 Mio. Radreisenden und somit ungefähr dem Wert, der vom ADFC publiziert wird (2006: 2,6 Mio. Radreisende). Gegenüber dem Jahr 2006 ist der Wert in der Sommerbefragung 2007 des ETI leicht zurückgegangen (2006: 10,3%).

Neben der Gruppe der Reisenden, welche ihre Urlaubsreise als Radreise bezeichnen, existiert eine relativ große Gruppe Reisender, die ihren Urlaub nicht als Radreise bezeichnen, die aber trotzdem intensiv das Rad im Urlaub nutzen. Rund 13,4% der Reisenden während der Schul-Sommerferien nutzen das Rad mindestens zwei bis dreimal pro Woche, fast 6% sogar täglich. Auch hier entspricht die Größenordnung ungefähr denen der oben dargestellten Vergleichsstudien.

In Tab. 3 sind noch einmal die verschiedenen Ergebnisse der dargestellten Studien gegenübergestellt. Auf Basis dieser Studien kann davon ausgegangen werden, dass das Marktpotenzial der Radreisenden, also derjenigen Personen, die ihren Urlaub auch als Radurlaub bezeichnen und bei denen somit die Beschäftigung mit dem Fahrrad eine wesentliche Rolle in der Urlaubsgestaltung spielt, bei ca. 2 bis 3 Mio. Deutschen liegt.

⁴ Als Sommerurlaub wurde ein Aufenthalt von mindestens 5 Tagen Dauer im zu Grunde gelegten Betrachtungszeitraum definiert.

Deutlich höher dagegen liegt die Zahl derjenigen Personen, die ihren Urlaub zwar nicht als Radurlaub bezeichnen, die aber im Urlaub durchaus intensiv das Fahrrad nutzen. Hier steht hinsichtlich der Reisemotivation Radfahren zumindest nicht primär im Vordergrund, stellt aber einen wichtigen Bestandteil im Rahmen der Urlaubsaktivitäten dar. Diese Personengruppe umfasst quantitativ je nach Studie zwischen 10% und 13% Anteil an der Gesamtbevölkerung ab 15 Jahren oder ca. 4 bis 8 Mio. Personen.

Tab. 3: Tabellarischer Überblick über das Marktvolumen auf Basis verschiedener Studien

Studie	Radreisende	Planung Radurlaub in den nächsten 3 Jahren (ziemlich sicher)	grundsätzliche Nutzung des Rades im Urlaub	grundsätzliche Nutzung des Rades im Urlaub (Personenanzahl)	Nutzung des Rades häufig/sehr häufig	Nutzung des Rades häufig/sehr häufig (Personenanzahl)
Radreiseanalyse/FUR	2,6 Mio. (2007: Bezug: Letzten drei Jahre!)	1,6 Mio. (2007)	43,1% (Basis: Reisende; 2007)	20,9 Mio.	12,7% (Basis: Reisende 2007)	6,2 Mio.
Urlaubsverhalten der Deutschen (ETI/BBR)	Nicht erhoben	Nicht erhoben	59,3% (Basis: Bevölkerung 2006/07)	42,0 Mio.	11,1% (Basis: Gesamtbevölkerung 2006/07)	7,9 Mio.
ADAC Reisemonitor 2008	Nicht erhoben	Nicht erhoben	21,9% (Basis: Reisende 2007)	9,7 Mio.	10,5% (Basis: Reisende 2007)	4,7 Mio.
Sommerbefragung ETI (nur Urlaube während der dt. Schul-Sommerferien)	2,8 Mio. (Basis: Nur 2007)	Nicht erhoben	30,2% (Basis: Reisende 2007)	9,4 Mio.	13,4% (Basis: Reisende 2007)	4,2 Mio.

Quelle: ETI 2007; ADAC 2008; ADFC 2007/08; F.U.R. 2008

Werden die Radreisenden und diejenigen Personen, die im Urlaub häufig das Rad benutzen, zusammengefasst, kann unter Berücksichtigung aller Unschärfen im Bereich der Fragestellungen und Messfehler von einem Marktvolumen von ca. 7 bis 8 Mio. Personen ausgegangen werden, die mit radtouristischen Produkten angesprochen werden können. Hierin sind natürlich nicht die Tagesausflügler enthalten, diese Zahl beschränkt sich nur auf Urlaubsreisen mit mindestens einer Übernachtung. Das

Marktvolumen umfasst somit etwas über 10% der deutschen Bevölkerung ab 15 Jahren.

2.2 Soziodemographische Charakteristika der Radtouristen

Wie im vorherigen Abschnitt dargestellt kommen die unterschiedlichen Datenquellen zu durchaus ähnlichen Größenordnungen für die radtouristische Nachfrage, vor allem was die intensivere Nutzung des Rades im Urlaub betrifft. Zur Beschreibung der soziodemographischen Charakteristika der radtouristischen Nachfrage wird nachfolgend auf zwei Studien stärker eingegangen, in denen die entsprechenden Variablen gut dokumentiert sind: ETI-Sommerbefragung und die Befragung zum Urlaubsverhalten der Deutschen im Rahmen des Projektes „Strategien zur Stärkung des Tourismus in den neuen Bundesländern unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Wettbewerbssituation“ (Quack et al. 2007).

Die Beschreibung dieser Besonderheiten der Zielgruppe Radtouristen dient nicht nur der reinen deskriptiven Darstellung, sondern im späteren Teil auch der Überprüfung der in Rheinland-Pfalz erhobenen Daten. Nur so lässt sich feststellen, ob Rheinland-Pfalz auf Grund seiner besonderen Infrastrukturen und landschaftlichen Prägung andere radtouristische Gästegruppen anspricht oder ob es hier zu einer Kongruenz der Zielgruppen kommt. Dies wiederum könnte den Schluss nahelegen, dass die in Rheinland-Pfalz erhobenen Daten auch in gewisser Weise verallgemeinerungsfähig sind.

Altersstruktur

Zwischen der Altersstruktur und der Aktivität Radfahren bestehen durchaus statistisch signifikante Zusammenhänge⁵, die grundsätzlich den Radtouristen oder der radtouristischen Nachfrage die Zugehörigkeit zu den etwas älteren Zielgruppen nachweisen. In Tab. 4 ist die Zugehörigkeit der Aktivität Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten dargestellt: Radfahren wird erst ab der Altersklasse 45 Jahre und älter deutlich häufiger zu den drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten zugeordnet, als bei den jüngeren Altersklassen.

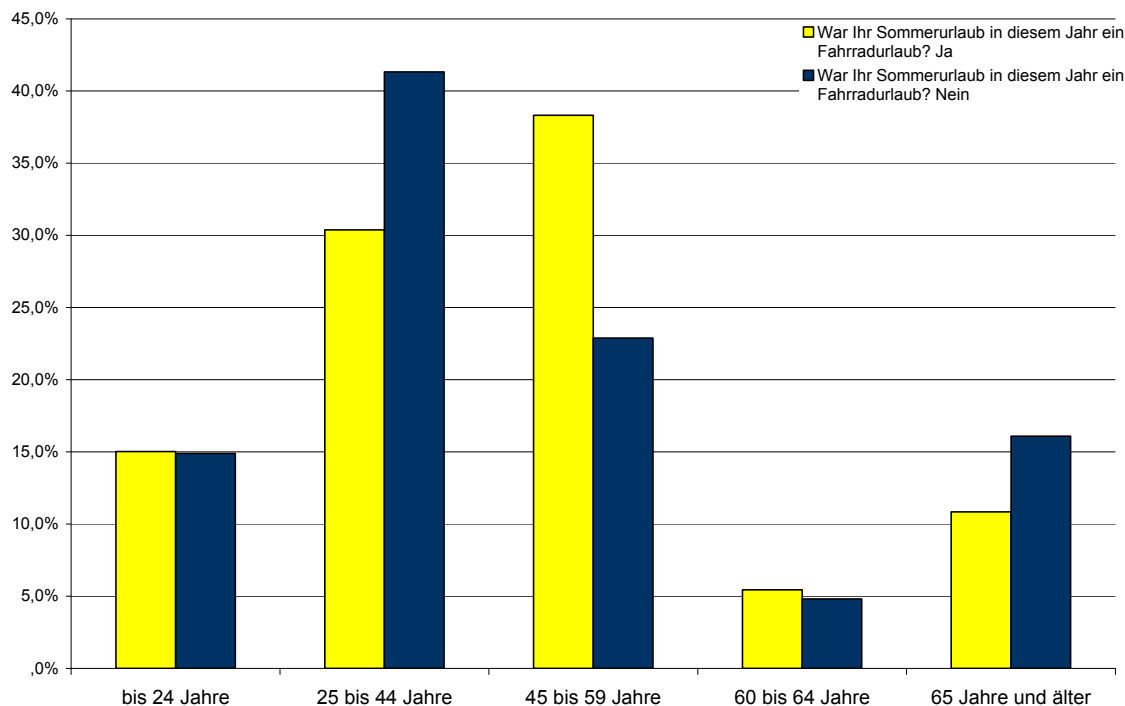
⁵ Chi-Quadrat-Test: 2-seitiges Signifikanzniveau jeweils $\leq 0,05$

Tab. 4: Urlaubsaktivität Radfahren nach Altersklassen

Altersklassen	Radfahren	
	<u>Keine</u> der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten	<u>Eine</u> der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten
bis 24 Jahre	95,3%	4,7%
25 bis 45 Jahre	90,2%	9,8%
45 bis 60 Jahre	86,2%	13,8%
60 bis 65 Jahre	84,0%	16,0%
65 Jahre und älter	85,7%	14,3%
Total	88,5%	11,5%

Quelle: (Quack et al. 2007)

Allerdings zeigen sich auch deutliche Unterschiede, wenn der Fokus nur auf den Sommerurlaub gelegt wird: Wie in Abb. 9 dargestellt erweisen sich die diejenigen Personen, welche ihren Sommerurlaub als Radurlaub bezeichnen, als im Durchschnitt nur leicht älter als diejenigen Personen, welche ihren Sommerurlaub nicht als Radurlaub bezeichnen: Radurlauber weisen ein Durchschnittsalter von 44,8 Jahren auf, die Nicht-Radurlauber von 44,3 Jahren. Der Durchschnittswert verwischt allerdings die Verteilung der Altersgruppen, welche für die Radreisenden durchaus charakteristische Formen annimmt. So steigt der Anteil der Radurlauber mit den höheren Altersklassen an und erreicht den Höhepunkt bei den 45-59-jährigen: Fast 40% der Radreisenden sind dieser Altersklasse zuzuordnen. In der Altersgruppe der 60-jährigen und älteren Personen sinkt der Anteil der Radurlauber dann wieder stark ab.

Abb. 9: Radurlaub im Rahmen des Sommerurlaubes 2007 nach Altersklassen

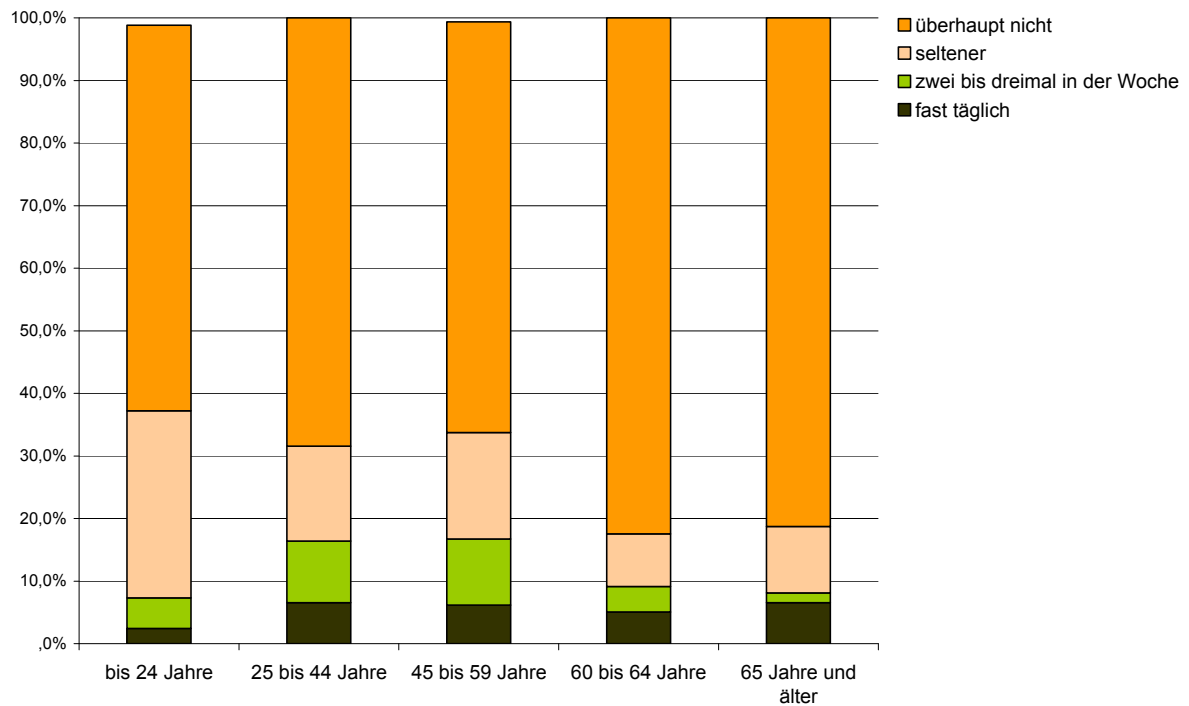
Quelle: ETI 2007

Bei den Personen, die ihren Urlaub nicht als Fahrradurlaub titulieren, erreicht die Verteilung der Altersklassen in der Gruppe der 25 bis 44-jährigen ihren Höhepunkt.

Werden dagegen diejenigen Personen betrachtet, welche ihren Urlaub nicht als Fahrradurlaub bezeichnen, im Urlaub aber trotzdem das Rad genutzt haben, zeigen sich durchaus Parallelen: Das Durchschnittsalter derjenigen Personen, die das Rad im Urlaub fast täglich nutzen, liegt mit ca. 46,5 Jahren deutlich über dem Gesamtmittelwert von 44,2 Jahren (alle Befragten ab einem Mindestalter von 15 Jahren). Mit sinkender Intensität der Radnutzung beginnt auch das Durchschnittsalter zu sinken: Zwei- bis dreimal pro Woche das Rad genutzt: $\bar{x} = 41,9$ Jahre; seltener: $\bar{x} = 39,5$ Jahre. Diejenigen Personen, welche das Rad überhaupt nicht genutzt haben, erreichen jedoch ein Durchschnittsalter von ca. 45,5 Jahren. Sowohl Radurlaub wie auch die Aktivität Radfahren werden somit eher von den älteren Reisenden durchgeführt. Wenn jüngere Reisende einen Radurlaub unternehmen, bezeichnen sie diesen auch eher als solchen. Ältere Personen üben die Aktivität Radfahren zwar häufiger aus als jüngere, sehen den inhaltlichen Schwerpunkt des Urlaubs aber eher bei anderen Themen. Daraus ergeben sich durchaus auch Konsequenzen für das Marketing.

Auch die Verteilung der Altersklassen zeigt bei der intensiveren Nutzung des Rades, also mindestens zwei- bis dreimal wöchentlich, einen Höhepunkt bei den 45-59-jährigen Personen, wie in Abb. 10 dargestellt.

Abb. 10: Aktivität Radfahren im Sommerurlaub 2007⁶



Quelle: ETI 2007

Insgesamt lässt sich somit feststellen, dass – unabhängig von der Intensität der Radnutzung – der Anteil derjenigen Personen, die im Urlaub überhaupt nicht mit dem Rad fahren, bei den Personen bis 24 Jahren am geringsten ist. Allerdings steigen bezogen auf die für den Radtourismus interessanten Zielgruppen, welche das Rad im Urlaub intensiv nutzen, die Anteile in den älteren Altersklassen deutlich an. Der Anteil derjenigen Personen, die im Urlaub das Fahrrad mindestens zwei- bis dreimal wöchentlich nutzen, ist in der Altersklasse der 45 bis 59-jährigen am höchsten.

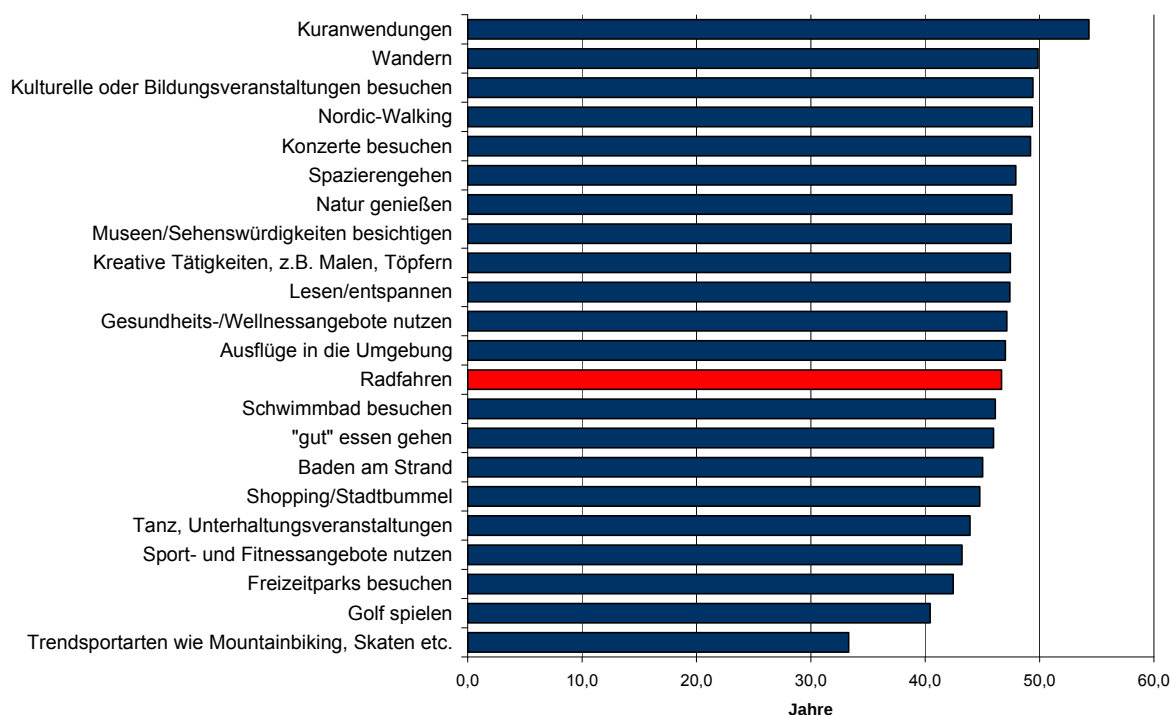
Bezogen auf den Sommerurlaub erweisen sich somit die etwas älteren Zielgruppen als die Gruppen mit dem höchsten Anteil an potenziellen Radtouristen. Ob dieser Sachverhalt auch für das Urlaubsverhalten allgemein Gültigkeit hat, soll mit der bun-

⁶ Nur Personen, die ihren Urlaub nicht als Radurlaub bezeichnet haben

desweiten Befragung zum Urlaubs- und Reiseverhalten des ETI aus dem Jahre 2006/2007 überprüft werden (vgl. (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007).

Im Rahmen dieser Studie wurde nach den allgemeinen Urlaubsaktivitäten gefragt. Radfahren wird dabei von rund 59% der Befragten als eine allgemeine Urlaubsaktivität bezeichnet, für 11,5% der Befragten gehört Radfahren sogar zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten. Auch hier liegt der Mittelwert des Alters bei den Personen, die Radfahren als eine Urlaubsaktivität angeben, bei ca. 46,7 Jahren (vgl. Abb. 11). Diejenigen Personen, die Radfahren als eine der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten bezeichnen, sind mit durchschnittlich 51,5 Jahren sogar deutlich älter.

Abb. 11: Allgemeine Urlaubsaktivitäten (durchschnittl. Alter)



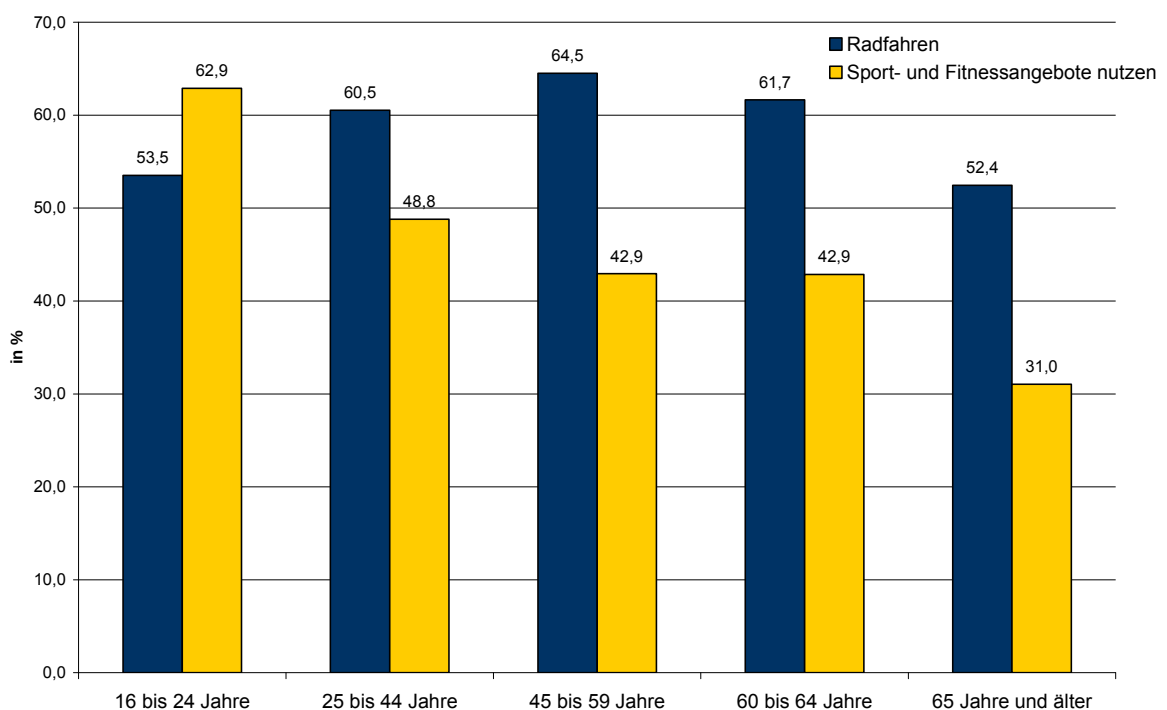
Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Das Durchschnittsalter der im Urlaub generell radfahrenden Personen bewegt sich also auf dem bundesweiten Durchschnittsalter (bezogen auf Personen mit einem Mindestalter von 16 Jahren). Aber auch hier ist es notwendig, die Verteilung der Altersklassen zu betrachten, um die Schwerpunkte identifizieren zu können.

Auch bezogen auf das allgemeine Urlaubsverhalten erweist sich die Altersklasse der 45 bis 59-jährigen als die Gruppe mit den höchsten Anteilen an der Gruppe der Rad-

fahrer: Fast zwei Drittel dieser Altersklasse nennen Radfahren als eine allgemeine Urlaubsaktivität. In Abb. 12 ist zum Vergleich die Nutzung allgemeiner Sport- und Fitnessangebote dargestellt. Es zeigt sich bezogen auf Radfahren hier eine deutliche Verschiebung der Altersklassen in Richtung zu den älteren Zielgruppen. Dies ist auch schon ein Hinweis auf die Intention, die mit der Durchführung der Aktivität Radfahren verbunden wird: Weniger intensive sportliche Betätigung, sondern eher die leichte Bewegung und eine naturnahe Fortbewegungsart, welche intensives Naturerlebnis ermöglicht.

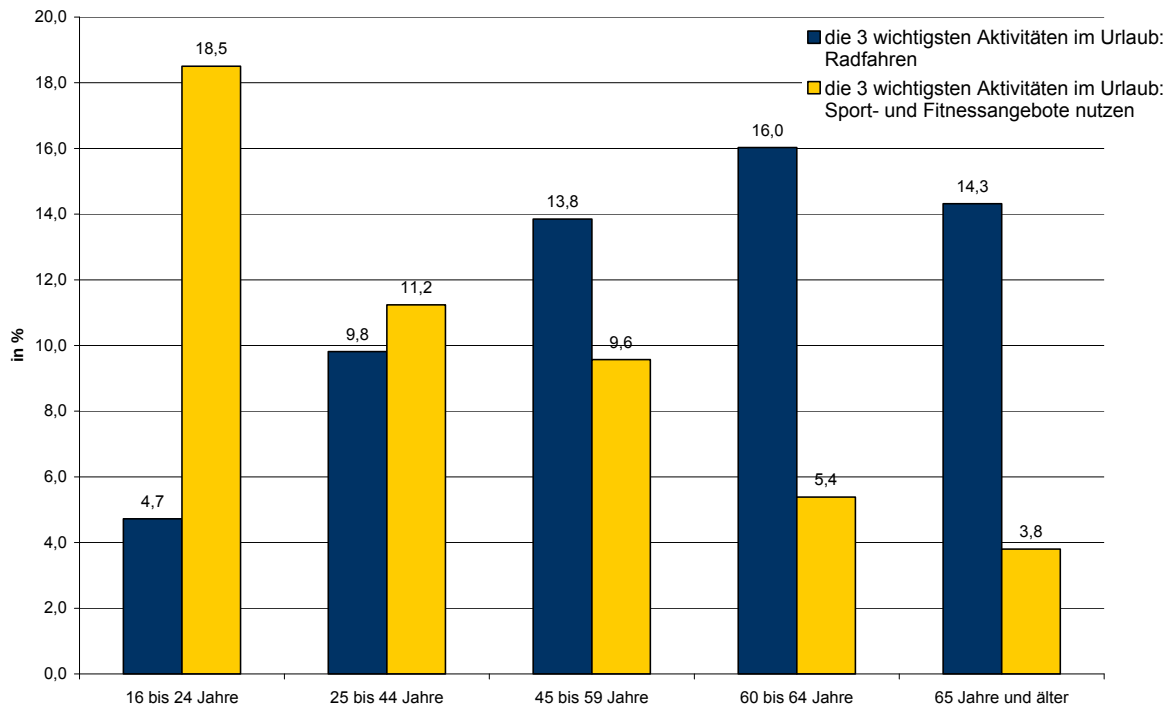
Abb. 12: Allgemeine Urlaubsaktivität Radfahren nach Altersklassen



Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Werden die allgemeinen Urlaubsaktivitäten noch einmal auf die persönlich drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten fokussiert, zeigen sich die höchsten Anteile in den Altersklassen der 60 bis 64-jährigen sowie der 65-jährigen und älteren Personen. Auch hier zeigt der Vergleich mit der Nutzung von Sport- und Fitnessangeboten den deutlichen Unterschied in der Verteilung der Altersklassen, wie in Abb. 13 dargestellt: Sport- und Fitnessangebote werden wesentlich stärker von jüngeren Zielgruppen in Anspruch genommen, als es beim Radfahren der Fall ist.

Abb. 13: Die drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten: Radfahren nach Altersklassen



Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Weitere soziodemographische Variablen

Bezogen auf die weiteren soziodemographischen Variablen lassen sich nur leichte Unterschiede zur übrigen Bevölkerung feststellen, die alle auf das leicht höhere Durchschnittsalter zurückzuführen sind, wie etwa der höhere Anteil von Rentnern und Pensionären in der Gruppe der Radfahrer. Die Gruppe derjenigen Personen, welche Radfahren als allgemeine oder auch als eine der drei wesentlichen Urlaubsaktivitäten angeben, wird vor allem durch ihr höheres Alter geprägt. Dementsprechend ergibt sich das in Tab. 5 dargestellte Bild:

Tab. 5: Tabellarischer Überblick über die soziodemographischen Merkmale⁷

Merkmal	Bevölkerung insgesamt	Radfahren als eine Urlaubsaktivität	Radfahren als eine der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten
Geschlecht	51,5% w vs. 48,5% m	51% w vs. 41% m	52% w vs. 48% m
Ausbildungsabschluss	33% abgeschlossene Lehre; 20% Hochschulabschluss 11% Ausbildung an Fachschulen 10% beruflich-schulische Ausbildung 7% noch in der Ausbildung befindlich	Fast identisch mit Bevölkerung insgesamt	Nur 3% noch in Ausbildung befindlich 14% beruflich-schulische Ausbildung 22% Hochschulabschluss
Erwerbstätigkeit	Ca. 57% sind erwerbstätig	59% sind erwerbstätig	53% sind erwerbstätig
Gründe für Erwerbslosigkeit	73% der Erwerbslosen sind Rentner	70% der Erwerbslosen sind Rentner	74% der Erwerbslosen sind Rentner
Haushaltsgröße	Ca. 23% Ein-Personen-Haushalte; 38% Zwei-Personen-Haushalte 39% Drei und mehr Personen	Fast identisch mit Bevölkerung insgesamt	Mit 41% etwas höherer Anteil an Zwei-Personen-Haushalten
Haushaltsnettoeinkommen	Ca. 16% bis 1.250 € Ca. 31% zwischen 1.250 € und 2.250 € 26% mehr als 3.000 €	Fast identisch mit Bevölkerung insgesamt	Untere Einkommensgruppe mit ca. 19% etwas stärker vertreten, dafür die höheren Einkommensgruppen entsprechend niedriger
Kinder < 18 Jahren im Haushalt (Basis: nur Mehrpersonenhaushalte)	61% keine Kinder im Haushalt; 34% ein oder zwei Kinder	Fast identisch mit Bevölkerung insgesamt	64% keine Kinder im Haushalt; 30% ein oder zwei Kinder
Berufliche Stellung (Basis: Nur erwerbstätige Personen)	13% Arbeiter; 50% Angestellte; 12% leit. Angestellte; 8% Beamte; 2% leit. Beamte; 10% selbst. Unternehmer; 4% Freiberufler;	Fast identisch mit Bevölkerung insgesamt	Etwas geringerer Anteil an Angestellten, dafür leicht erhöhter Anteil an Beamten. Leicht höherer Anteil auch bei Freiberuflern (7%).

Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Insgesamt zeigen sich somit keine größeren Unterschiede zur Gesamtbevölkerung, vor allem nicht bei der Gruppe derjenigen Personen, die angeben, dass Radfahren eine allgemeine Urlaubsaktivität ist. Die marginalen Unterschiede gehen nur auf das höhere Durchschnittsalter dieser Gruppe zurück. Etwas größere Unterschiede zur Gesamtbevölkerung lassen sich jedoch bei der Gruppe derjenigen Personen feststellen, für die Radfahren eine der drei wichtigen Aktivitäten im Urlaub darstellt. Diese Unterschiede gehen jedoch ebenfalls auf das höhere Durchschnittsalter zurück, wie etwa der höhere Anteil an Rentnern, die geringere Haushaltsgröße und damit ver-

⁷ Basis: Deutsche Bevölkerung ab 16 Jahren; Befragung des ETI zum Urlaubsverhalten der Deutschen

bunden auch die geringere Zahl von Kindern in den Haushalten oder das etwas geringere durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen.

Die Struktur der potenziellen Radtouristen bzw. derjenigen Personen mit einem höheren Interesse an der Urlaubsaktivität Radfahren wird auch in anderen Studien (vgl. Tab. 7 und Tab. 8) bestätigt. Diese Studien waren jedoch – im Gegensatz zum oben dargestellten allgemeinen Reiseverhaltens unabhängig von Zieldestinationen – auf deutsche Urlaubsdestinationen beschränkt und verstärken die besondere Struktur der Deutschlandurlauber hier noch einmal in Form des Alterseffektes.

Die Gegenüberstellung der verschiedenen regionalen Studien ergab ebenfalls bezüglich des Alters einen höheren Anteil von Radtouristen mittleren Alters bzw. Jungsenioren.

Die vergleichsweise jüngeren Radtouristen in der Untersuchung von SCHEER (Scheer 2001, S.236ff.) führt die Autorin auf die Topographie der untersuchten Landschaft zurück. Beim Untersuchungsgebiet handelt es sich um eine Mittelgebirgslandschaft, welche höhere körperliche Anforderungen an die Radfahrer stellt und daher weniger von älteren Radtouristen frequentiert wird. Darüber hinaus hat sich das St. Wendeler Land als im Mountain-Bike-Sport bekannte Region etabliert und dürfte somit eher jüngere Zielgruppen ansprechen.

Tab. 6: Vergleich von Regionalstudien: Altersstruktur der Radtouristen

Autor/Publikation	Untersuchungsgebiet	Altersstruktur der befragten Radtouristen
KLEMM 1995	Mosel und Saar	53% der Radtouristen zwischen 46- 65 Jahre
SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999	Donauradweg	40% der Radtouristen zwischen 50-62 Jahre
HERTLEIN 1998	Altmühltal	Durchschnittsalter bei rund 48 Jahren (75% über 40)
SCHEER 2001	St. Wendeler Land	30-45jährige als wichtigste Altersgruppe
STIENE 2005	Osnabrücker Land	62,2% der Radtouristen zwischen 40-59 Jahre (Altersdurchschnitt 50,48 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung nach: KLEMM 1995, SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999, HERTLEIN 1998, SCHEER 2001, STIENE 2005

Auch bezüglich des Bildungsniveaus der Befragten lassen sich grundlegende Übereinstimmungen feststellen. So können in drei Regionalstudien relativ hohe Bildungsabschlüsse bei den befragten Radtouristen beobachtet werden.

Tab. 7: Vergleich von Regionalstudien: Bildungsniveau der Radtouristen

Autor/Publication	Untersuchungsgebiet	Bildungsniveau der befragten Radtouristen
KLEMM 1995	Mosel und Saar	20,1% der Befragten haben einen Hochschulabschluss, 9,2% Abitur
SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999	Donauradweg	24,7% haben einen Hochschulabschluss und 15,5% Abitur
STIENE 2005	Osnabrücker Land	54% haben einen Hochschulabschluss oder Abitur

Quelle: eigene Darstellung nach: KLEMM 1995, SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999, STIENE 2005

Insgesamt zeigt sich – bezogen auf die soziodemographischen Variablen – der wesentlichste Unterschied zwischen potenzielle Radtouristen und der Gesamtbevölkerung vor allem im höheren Durchschnittsalter dieser Personengruppe und der damit zusammenhängenden besonderen Disposition der übrigen, personenbezogenen Variablen wie geringere Haushaltsgrößen, geringere Kinderzahl und leicht geringerer Haushaltsnettoeinkommen. Trotzdem kann die Gruppe der Radtouristen nicht trennscharf von der Gesamtbevölkerung abgrenzt werden, sondern es können sicherlich mehrere Teilgruppen identifiziert werden, welche sich wiederum untereinander stärker unterscheiden. Eine genaue Abgrenzung dieser Gruppen kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit aus Mangel an empirischem Material jedoch nicht geleistet werden. Im empirischen Teil dieser Arbeit wird jedoch das Profil der Radtouristen einer deutschen Mittelgebirgslandschaft dargestellt werden können.

2.3 Motive der Radfahrer

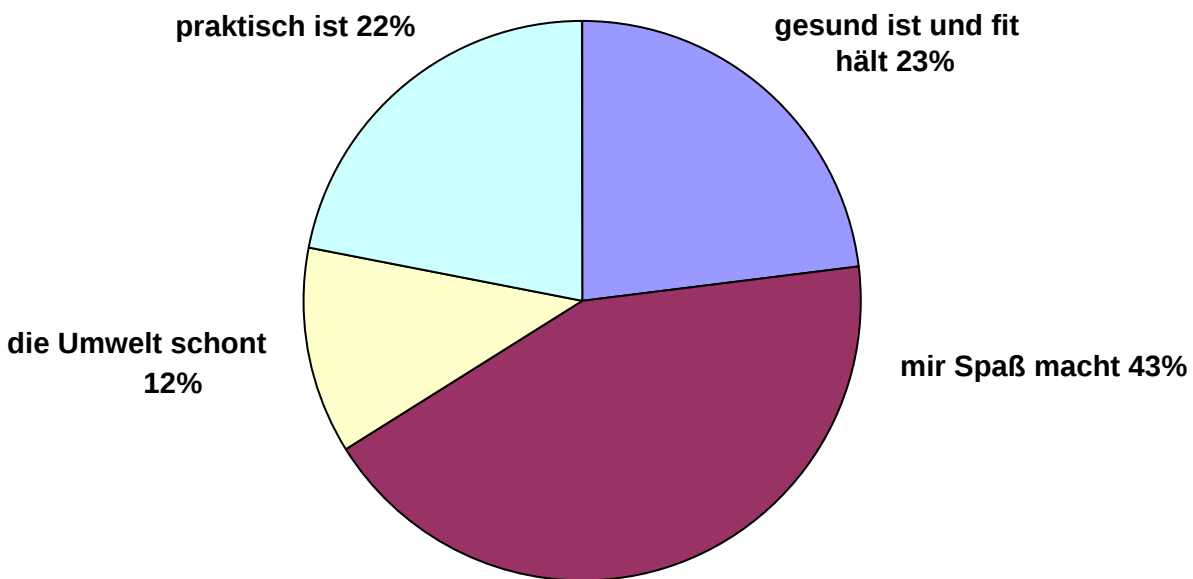
Im vorherigen Abschnitt konnte aufgezeigt werden, dass die potenziellen Radtouristen hinsichtlich ihrer soziodemographischen Struktur durchaus Unterschiede zur Gesamtbevölkerung aufweisen, die jedoch im wesentlichen auf das höhere Durchschnittsalter zurückzuführen sind. Diese Tatsache legt die Vermutung nahe, dass diese Personengruppe auch bestimmte Motive mit der Ausübung der Aktivität Radfahren verfolgt, die sich von den Reisemotiven anderer Bevölkerungsgruppen unterscheiden. Radfahren kann unter den verschiedensten Gesichtspunkten durchgeführt werden. Jedoch ist es für die Produktbildung und Angebotsgestaltung von großer

Bedeutung, die Intention und Motivlage zumindest ansatzweise einschätzen zu können, mit denen die Radtouristen ihre Reisen unternehmen bzw. Radfahren als Aktivität im Urlaub ausüben.

Erste Ansätze zur Beschreibung der Motive der Radtouristen sind in verschiedenen Studien geleistet worden, jedoch fehlt hier die Vergleichsmöglichkeit zu den Reise-motiven der Gesamtbevölkerung bzw. zu den Personen, die nicht zu den Radtouristen zu zählen sind.

Für die Radtouristen steht nicht nur die körperliche Fitness im Vordergrund, sondern auch das direkte Erleben der Natur und die Bewegung an der frischen Luft (vgl. Hertlein 1998, S.3). Besonders die Freude am Radfahren und der Spaß, den diese Aktivität der Zielgruppe bereitet, ist ein wesentliches Motiv für über 40% dieser Nachfragergruppe. Zudem stellt der Gesundheits- und Fitnessaspekt ein weiteres wichtiges Motiv dar (vgl. Abb. 14).

Abb. 14: Motive für das Radfahren; weil es ...



Quelle: (Zweiplus Medienagentur 2007)

Auch eine Analyse von KLEMM (Klemm 1995, S.55) bestätigt diese Motive. Bei einer Befragung von Radfahrern an Saar und Mosel wurden die Motive „Freude am Radfahren“, „Erholung/Gesundheit“ und „Natur erleben“ als die wesentlichen Motive identifiziert.

Neben dem Radfahren an sich interessieren sich die Radtouristen auch für weitere Aktivitäten, die während einer Radreise unternommen werden. Als die wichtigsten Aktivitäten, die mit einer Radtour verbunden werden, zählt KLEMM (vgl. Klemm 1995, S.76) die Folgenden:

- ➡ Städte besichtigen,
- ➡ gut Essen und Trinken,
- ➡ historische Bauwerke besichtigen,
- ➡ Weinproben/Weinfeste,
- ➡ Museen besuchen,
- ➡ Bootstouren.

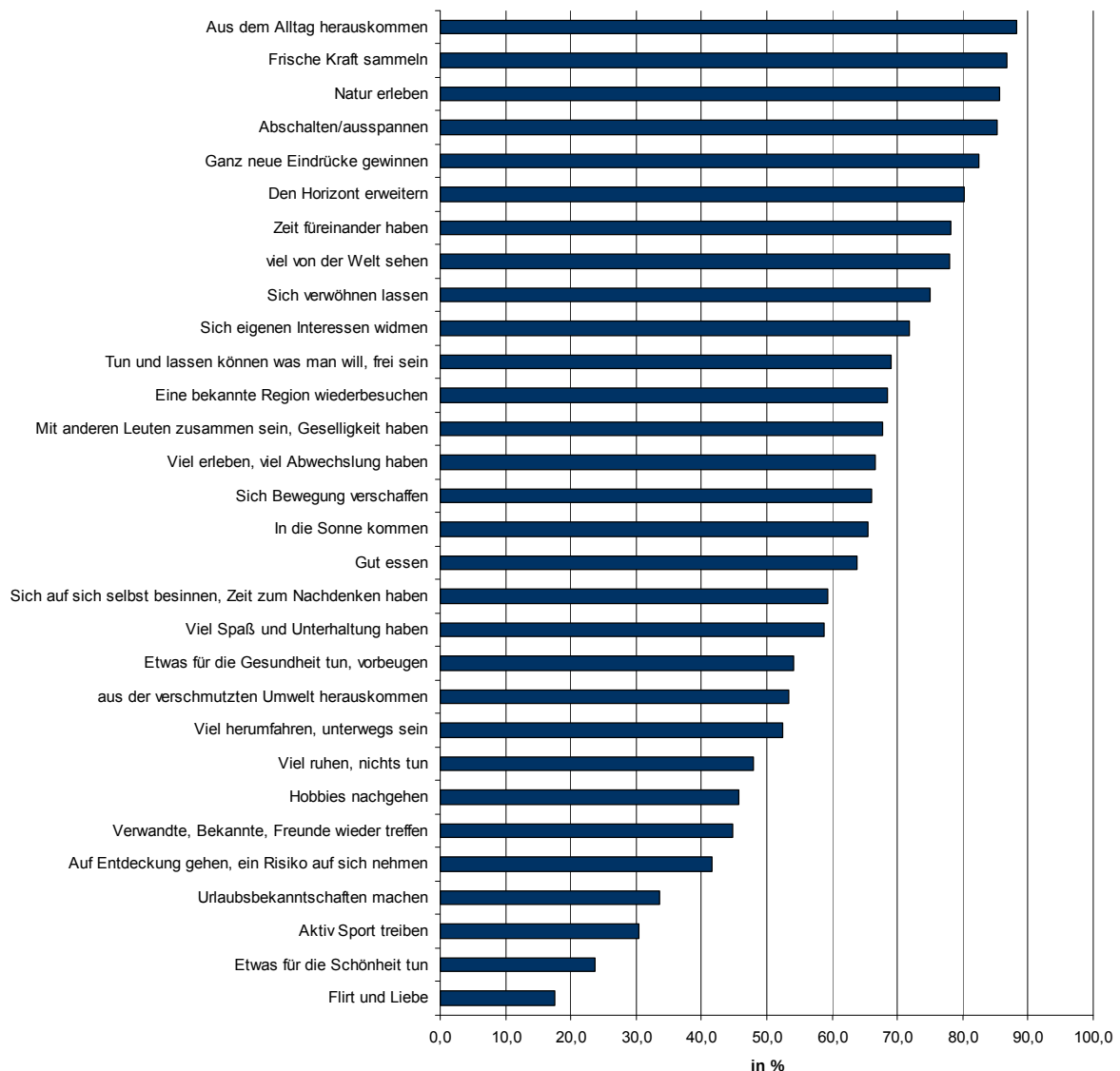
Der gezeigten Analyse von KLEMM fehlt jedoch die Vergleichsmöglichkeit mit den übrigen Bevölkerungsteilen bzw. den Personen, welche nicht zu den Radtouristen zu zählen sind. Die oben dargestellte Studie des ETI aus dem Jahr 2006/2007 zum Urlaubsverhalten der deutschen Bevölkerung hat neben den Urlaubsaktivitäten auch die allgemeinen Reisemotive erhoben und bietet somit auch die Möglichkeit, die – wenn vorhanden – besondere Motivlage der Radtouristen zu analysieren. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf die im Rahmen dieser Studie erhobenen Daten.

Wird die Motivlage der Gesamtbevölkerung Deutschlands ab 16 Jahren für die Durchführung eines Urlaubes, wie in Abb. 15 dargestellt, betrachtet, zeigen sich verschiedene Schwerpunkte: Zum Einen wird Urlaub als Kontrast zum Alltag unternommen und zur Regeneration der im Alltagsleben aufgebrauchten Kräfte. Weiterhin wird im Urlaub die Möglichkeit gesucht, etwas Neues kennenzulernen oder etwas Neues zu entdecken oder auszuprobieren. Auch dies ist Ausdruck der Suche nach individuellen Kontrasten zum Alltagsleben. Dementsprechend sind die wichtigsten Urlaubsmotive „Aus dem Alltag herauskommen, Tapetenwechsel“, „Frische Kraft sammeln“, „Natur erleben“ und „Abschalten, Ausspannen“. Diese Motive erreichen deutlich über 80% Zustimmung. Die Unterschiede sind dabei so gering, dass unter Berücksichtigung zufallsbedingter Schwankungen bei Stichprobenerhebungen nicht genau bestimmt werden kann, welches Motiv das absolut Wichtigste ist.

Etwas hinter die genannten Motive zurück fällt der Wunsch, kulturelle Eindrücke im Urlaub zu erhalten. Weiterhin hohe Bedeutung haben kommunikative Gesichtspunkte und Geselligkeit sowie das Motiv, Freiheit und Ungezwungenheit zu erleben. Ebenfalls von hoher Bedeutung sind leichte, sportliche Bewegung im Urlaub sowie die

Möglichkeit, den Urlaub in stabilen, sonnigen Wetterlagen genießen zu können. „Gut essen“ kann mit einem Anteil von ebenfalls über 60% zu den allgemein wichtigen Urlaubsmotiven gezählt werden. Die nachfolgenden Motive können z.T. nur deutlich geringere Zustimmungswerte erzielen, was auf eher zielgruppenabhängige Motivlagen hindeutet: „Aktiv Sport treiben“, „etwas für die Schönheit tun“ oder „auf Entdeckung gehen, ein Risiko auf sich nehmen, etwas Außergewöhnlichem begegnen“ weisen deutlich geringere Zustimmungen von z.T. unter 40% auf, was auf eine Konzentration auf bestimmte Bevölkerungsgruppen hindeutet. Eine genauere Untersuchung der Urlaubsmotive ist allerdings nicht Thema der vorliegenden Arbeit, so dass an dieser Stelle nicht auf unterschiedliche Zielgruppenbeschreibungen eingegangen werden soll.

Ein Indikator dafür, dass die Deutschen im Urlaub aktiver geworden sind, ist die relativ geringe Zustimmung zu dem Motiv „viel ruhen, nichts tun“ (ca. 48%).

Abb. 15: Urlaubsmotive - Gesamtbevölkerung

Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Die Differenzierung der allgemeinen Urlaubsmotive in Abhängigkeit von der Bedeutung der Aktivität Radfahren zeigt dagegen z.T. deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen (vgl. Tab. 8). Dabei wird differenziert zwischen den Personen, die Radfahren generell als eine Urlaubsaktivität angeben und denjenigen, für die Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten zählt. Diese beiden Gruppen werden der Gesamtbevölkerung gegenübergestellt.

Deutlich wird, dass die drei allgemein wichtigsten Urlaubsmotive, „aus dem Alltag herauskommen, Tapetenwechsel“, „frische Kraft sammeln“ und „Natur erleben“ auch für die dargestellten Gruppen die wichtigsten Urlaubsmotive darstellen – jedoch in

anderer Reihenfolge und mit größeren Unterschieden hinsichtlich der Zustimmung: „Natur erleben“ ist das wichtigste Urlaubsmotiv für die Bevölkerungsgruppen, die im Urlaub Radfahren, für diejenigen, die Radfahren als eine der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten bezeichnen, sogar mit deutlich größerer Bedeutung (+9,2%). Deutlich größere Bedeutung für den radfahrenden Teil der Urlauber hat das Motiv „sich Bewegung verschaffen, leichte sportliche Aktivitäten“. Im Gegensatz zur deutlich geringeren Bedeutung des Motivs „aktiv Sport treiben“ deutet die Bedeutung dieses Motivs darauf hin, dass für die Mehrzahl der radfahrenden Touristen weniger die sportlichen Motive im Vordergrund stehen, sondern eher das aktive Erleben von Natur, Landschaft und anderen Kulturräumen.

Tab. 8: Urlaubsmotive im Vergleich

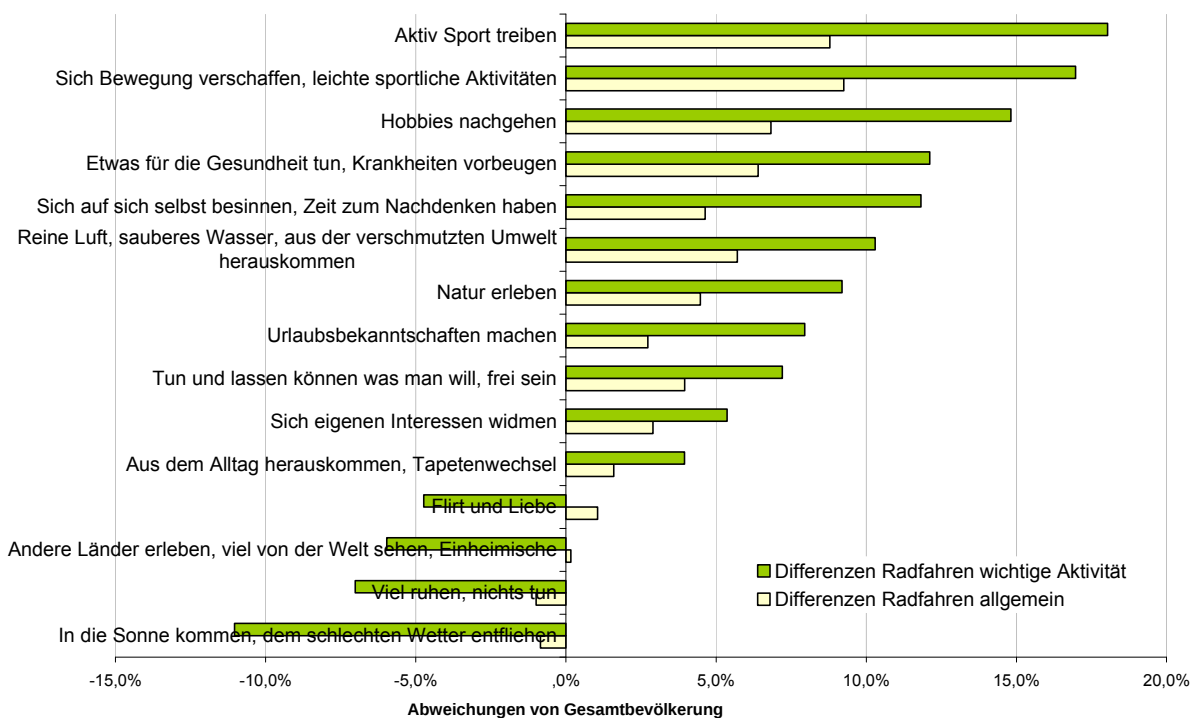
	insgesamt	Radfahren allgemein	Radfahren wichtige Aktivität
Natur erleben	85,7%	90,2%	94,9%
Aus dem Alltag herauskommen, Tapetenwechsel	88,3%	89,8%	92,2%
Frische Kraft sammeln	86,7%	88,5%	88,8%
Abschalten/ausspannen	85,3%	88,2%	86,9%
Den Horizont erweitern, etwas für Kultur und Bildung tun	80,2%	81,5%	84,4%
Sich Bewegung verschaffen, leichte sportliche Aktivitäten	66,0%	75,2%	82,9%
Zeit füreinander haben	78,1%	82,6%	82,1%
Ganz neue Eindrücke gewinnen, etwas ganz anderes kennen lernen	82,6%	83,0%	81,8%
Sich eigenen Interessen widmen	71,8%	74,7%	77,2%
Tun und lassen können was man will, frei sein	69,0%	73,0%	76,2%
Sich verwöhnen lassen, sich etwas gönnen, genießen	74,9%	75,6%	74,7%
Andere Länder erleben, viel von der Welt sehen, Einheimische	77,9%	78,1%	71,9%
Sich auf sich selbst besinnen, Zeit zum Nachdenken haben	59,3%	64,0%	71,1%
Eine bekannte Region wiederbesuchen	68,4%	71,6%	70,6%
Mit anderen Leuten zusammen sein, Geselligkeit haben	67,7%	69,2%	67,8%
Etwas für die Gesundheit tun, Krankheiten vorbeugen	54,1%	60,5%	66,2%
Reine Luft, sauberes Wasser, aus der verschmutzten Umwelt herauskommen	53,3%	59,1%	63,6%
Viel erleben, viel Abwechslung haben	66,6%	67,8%	62,7%
Gut essen	63,9%	65,2%	61,9%
Hobbies nachgehen	45,8%	52,6%	60,6%
Viel Spaß und Unterhaltung haben, sich vergnügen, amüsieren	58,8%	60,7%	57,0%
In die Sonne kommen, dem schlechten Wetter entfliehen	65,5%	64,7%	54,5%
Verwandte, Bekannte, Freunde wieder treffen	44,8%	47,3%	49,8%
Viel herumfahren, unterwegs sein	52,4%	53,2%	49,1%
Aktiv Sport treiben	30,4%	39,2%	48,4%
Auf Entdeckung gehen, ein Risiko auf sich nehmen, etwas Außergewöhnlichem begegnen	41,6%	45,0%	46,6%
Urlaubsbekanntschaften machen	33,6%	36,3%	41,5%
Viel ruhen, nichts tun	47,9%	46,9%	40,8%
Etwas für die Schönheit tun	23,6%	25,7%	25,6%
Flirt und Liebe	17,5%	18,6%	12,8%

Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Werden die Unterschiede zwischen der Gruppe der im Urlaub allgemein radfahrenden Personen und denjenigen Personen, für die Radfahren im Urlaub zu einer der drei wichtigsten Aktivitäten gehört und der Gesamtbevölkerung betrachtet, zeigen sich bei der ersteren Gruppe keine wesentlichen Unterschiede zur Gesamtbevölkerung – mit Ausnahme der Motive „aktiv Sport treiben“, „sich Bewegung verschaffen, leichte sportliche Aktivitäten“, „Hobbies nachgehen“ und „etwas für die Gesundheit tun“. Dies deutet darauf hin, dass zumindest gelegentliches Radfahren im Urlaub von

breiten Bevölkerungsschichten unternommen wird und hier die unterschiedlichsten Zielgruppen der Tätigkeit Radfahren im Urlaub nachgehen. Dagegen weisen diejenigen Personen, für die Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten zu zählen ist, schon deutlich speziellere Motivschwerpunkte auf. Diese zeigen sich bei der Darstellung der positiven und negativen Abweichungen hinsichtlich der Zustimmung zu Urlaubsmotiven im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung. Die Signifikanz der einzelnen Abweichungen lässt sich mit dem Chi²-Test feststellen⁸. Deutlich signifikante Abweichungen (vgl. auch Tab. A 1 im Anhang) hinsichtlich der Urlaubsmotive zwischen der Gesamtbevölkerung und denjenigen Personen, für die Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten zu zählen ist, zeigen sich bei den in Abb. 16 dargestellten Motiven. Gleichzeitig ist die Richtung des Zusammenhangs (positiv oder negativ) dargestellt.

Abb. 16: Abweichungen der Zustimmung zu Urlaubsmotiven



Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Die stärksten Zusammenhänge zwischen der Zustimmung zu bestimmten Urlaubsmotiven und der Bedeutung der Aktivität Radfahren (= eine der drei wichtigsten

⁸ Der Chi²-Test kann als Maß für die Stärke von Zusammenhängen zwischen Daten herangezogen werden. Als Maß für die Signifikanz wurde $\alpha = 0,05$ zu Grunde gelegt.

Aktivitäten im Urlaub) und damit auch die größten Unterschiede in den Urlaubsmotiven zwischen Gesamtbevölkerung und Personen, die im Urlaub Radfahren als eine der drei wichtigsten Aktivitäten ansehen, zeigen sich vor allem dem größeren Wunsch nach aktiver, körperlicher Betätigung, der Ausübung eines Hobbies bzw. der Verfolgung eigener Interessen und dem Wunsch nach Prävention vor Krankheiten. Darüber hinaus scheint Radfahren auch eine meditative Komponente zu haben, die sich in der deutlich höheren Bedeutung des Motivs „sich auf sich selbst besinnen, Zeit zum Nachdenken haben“ ausdrückt. Intensives Naturerleben und das Gefühl von Freiheit sind für die radfahrenden Touristen ebenfalls wichtigere Urlaubsmotive.

Eher weniger Bedeutung haben dagegen Passivität im Urlaub (= viel ruhen, nichts tun), die Suche nach sonnensicheren Urlaubszielen, die Entdeckung ferner Länder oder Kulturen und das Thema „Flirt und Liebe“.

Der Vergleich der unterschiedlichen Motivlagen von radfahrenden Touristen mit der Gesamtbevölkerung macht gewisse Schwerpunkte deutlich, die in der Produktplanung entsprechender touristischer Angebote durchaus Beachtung finden sollten. Weiterhin zeigt sich, dass Radfahren – unabhängig von der Intensität – in viele Urlaubsangebote integriert werden kann. Darauf deuten die geringen Unterschiede zwischen den Urlaubsmotiven derjenigen Personen hin, die im Urlaub allgemein radfahren (unabhängig von der Intensität) und der Gesamtbevölkerung. Dafür spricht auch, dass fast 60% der Bevölkerung Radfahren als allgemeine Urlaubsaktivität angeben (vgl. Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007). Diejenigen Personen, für die Radfahren eine der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten darstellt, zeigen dagegen speziellere Motivschwerpunkte in den Bereichen Bewegung/Sport, Naturerlebnis, Radfahren als Möglichkeit der Selbstreflektion und als Möglichkeit, Freiheit und Unabhängigkeit im Urlaub zu genießen.

Die hohe Bedeutung von zum Teil konträren Motiven wie „aktiv Sport treiben“ und „sich Bewegung verschaffen, leichte sportliche Aktivitäten“ deutet darauf hin, dass die Gruppe der Personen, die Radfahren als eine der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten angeben, in sich nicht homogen ist, sondern durchaus unterschiedliche Zielgruppen umfasst. Hier ergibt sich durchaus Forschungsbedarf hinsichtlich eines Zielgruppenmodells, mit dem die unterschiedlichen Radtouristen und ihre Ansprüche beschrieben werden können.

2.4 Anforderungen an das Produkt Radtourismus

Das Marktsegment der Radtouristen stellt sich als eine äußerst heterogene Gruppe dar. Demzufolge sind auch die Anforderungen der einzelnen Radtouristen an das radtouristische Angebot in einer Region sehr heterogen und vor allem abhängig von der Intensität der Radnutzung sowie des genutzten Fahrradtyps. Für die nachfolgenden radtouristischen Untergruppen, die auf Basis verschiedener Studien konstruiert wurden, wurden entsprechende Anforderungen definiert (vgl. Sparkassenverband Saar et al. 2005, S.97):

- **Tourenradler** bevorzugen gut ausgebaute, autofreie Radfernwege. Sie fahren durchschnittlich 50 bis 80 km pro Tag und suchen Wege mit gleichbleibenden Anforderungen. Sie wechseln täglich ihr Übernachtungsquartier und sind meist 5 bis 8 Tage unterwegs.
- **Genussradler** bevorzugen Radwege, auf denen die körperliche Anstrengung minimal ist und fahren meist Strecken von 30 bis 50 km pro Tag. Sie interessieren sich für weitere Aktivitäten während der Radreisen (z.B. Natur, Kultur, Gesundheit, Besichtigungen etc.) und sind in der Regel sieben Tage unterwegs.
- **Familien mit Kindern** suchen autofreie, flache, gut ausgeschilderte Wege mit vielen Rastmöglichkeiten, wo die Möglichkeit des Spielens und Entdeckens für Kinder gegeben ist. Sie fahren 15 bis 40 km pro Tag und übernachten bevorzugt in Jugendherbergen, Heu-Hotels, Bauernhöfen oder auf Campingplätzen.
- **Mountainbiker** fahren auf naturbelassenen Wegen, wünschen eine spezielle MTB-Wegweisung sowie Rundkurse mit unterschiedlichen Leistungsanforderungen (Höhenmeter, Hindernisse, etc.). Sie halten sich in der Regel 3 bis 4 Tage in der Region auf.
- **Radsportler** suchen sehr gute, durchgängig asphaltierte Wege, die auch von Begleitfahrzeugen befahren werden können. Sie fahren 60 bis 200 km am Tag und halten sich in der Regel 2 bis 4 Tage in der Region auf.

Die dargestellten Anforderungen werden zum Teil von den Anbietern radtouristischer Produkte in ihren Angeboten berücksichtigt, so dass diese den Bedürfnissen der Nachfrager entsprechen.

Das Basisangebot im Bereich Radrouten und Beschilderungssysteme, welches in der Regel von der öffentlichen Hand vorgehalten wird, stellt die Grundlage für vielfältige radtouristische Angebote in Deutschland dar. Darauf aufbauend entwickeln die unterschiedlichen Akteure ihre Angebote und vernetzen diese mit anderen touristischen Infrastrukturen und Themen zu durchaus unterschiedlichen Produkten mit jedoch z.T. intensiver Orientierung an den Nachfragebedürfnissen.

Ein Überblick über die Anforderungen an die Basisangebote soll im nachfolgenden Kapitel gegeben werden. Eine Darstellung dieser Basisangebote ist vor allem vor dem Hintergrund der Anforderungen der Radtouristen an das Produkt Radtourismus notwendig.

3 Radtourismus: Angebotsseite

Radtourismus an sich benötigt auf den ersten Blick kaum spezielle Infrastrukturen, um durchgeführt werden zu können. In den Anfangsphasen der radtouristischen Entwicklung musste in Ermangelung spezieller Infrastrukturen mit dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz vorlieb genommen werden. Eine spezielle Beschilderung war nicht existent und die Radtouristen mussten mit Karten und Beschilderungssystemen auskommen, welche auf die Bedürfnisse anderer Zielgruppen wie Wanderer oder Pkw-Fahrer ausgerichtet waren. Die Beschilderungssysteme und Karten waren nicht speziell für Radfahrer entworfen, führten den frühen Radtouristen aber auch an sein Ziel. Im Laufe der Entwicklung des Radtourismus von einer kleinen Marktnische zu einer Tourismusart mit hohen Nachfragepotenzialen ist sukzessive auch eine speziell an die Bedürfnisse der Radtouristen ausgerichtete Infrastruktur entstanden. Die Errichtung spezieller Infrastrukturen für Radfahrer hat sich nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch aus Gründen der Nutzerorientierung bezahlt gemacht und dient letztlich stark der Förderung des Radtourismus. Trotzdem müssen auch heute noch Radtouristen in Ländern, in denen die Fortbewegung mit dem Fahrrad eher noch den schlechten Lebensumständen oder dem geringen Lebensstandard geschuldet ist und somit für viele Bevölkerungskreise die einzige Art der individuellen Mobilität darstellt, mit Infrastrukturen zurecht kommen, die nicht auf die Bedürfnisse von Radtouristen zugeschnitten sind bzw. ohne spezielle radtouristische Infrastruktur ihre Reise durchführen. Maßgeblich Anteil an der Entwicklung von Kriterien und Standards bezüglich der radtouristischen Infrastruktur in Deutschland hat der ADFC, der seit den 1990er Jahren kontinuierlich zu diesem Thema publiziert.

3.1 Die Basis: Wegenetz und Beschilderung

Die Basis für den Radtourismus stellt ein nachfragegerechtes Wegenetz dar. Somit ist eine grundlegende Maßnahme zur Förderung des Radtourismus die Errichtung eines geeigneten Radroutennetzes (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 9). Ein Radroutennetz setzt sich laut ADFC aus einem regionalen Netz der Radwanderwege sowie aus einem überregionalen Radfernwegenetz zusammen. Beide Netze dienen der flächenhaften Erschließung einer Region.

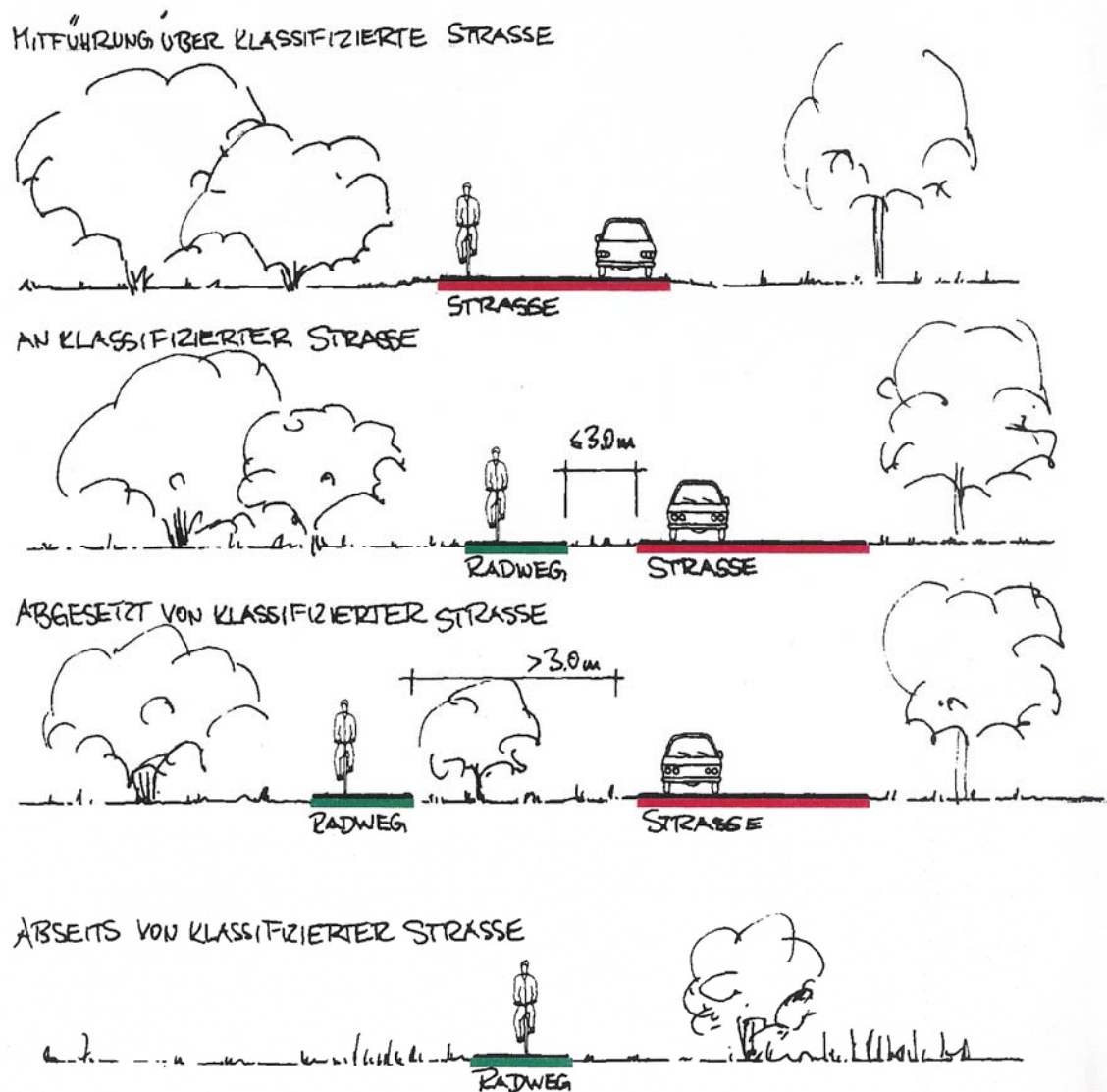
Die Radverkehrsinfrastruktur lässt sich grundsätzlich nach zwei Nutzungszwecken unterscheiden:

- Wege für den Alltagsverkehr, sowohl für den Alltagsverkehr im engeren Sinne (Arbeitswege, Schulwege, Einkaufswegen etc.) als auch für den Alltagsfreizeitverkehr (Wege zu Sportstätten, Freizeiteinrichtungen etc. im lokalen Wohnumfeld).
- Wege für den radtouristischen Verkehr, sowohl für den Ausflugsradverkehr als auch für den Radreiseverkehr (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 4).

Die Basis für ein radtouristisches Netz oder System jedweder Art sind die unterschiedlichsten Wege. In Deutschland hat sich seit den 1990er Jahren ein vielfältiges, in kommunaler Zuständigkeit befindliches Radwegesystem entwickelt, über dessen Umfang und Art „es nach wie vor kein allgemein abrufbares oder übergeordnet verfügbares Datensystem“ gibt (Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 37).

Damit das Radwegenetz besser strukturiert und damit auch erklärt werden kann, bietet sich eine Differenzierung hinsichtlich räumlicher und rechtlicher Gesichtspunkte an (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 3-6). Hinsichtlich räumlicher Lage werden unterschieden (Abb. 17):

- Mitführung über klassifizierte Straßen ohne eigenen Radweg (i.d.R. ist eine Mitführung nur auf Straßen bei einer Verkehrsbelastung von unter 2.500Kfz/24h zumutbar).
- Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen (direkt an der Straße verlaufender Geh- und Radweg durch Bordsteine getrennt bzw. im Zuge einer Straße in einem Abstand von max. drei Metern).
- Radverkehrsanlagen abgesetzt von klassifizierten Straßen (Geh- und Radwege im Zuge einer Straße in einem Abstand von mind. drei Metern).
- Radwege abseits von klassifizierten Straßen sowie Radwegeführungen über Wirtschaftswege, ehemalige Bahntrassen, Leinpfade etc..

Abb. 17: Art der Radverkehrsführung

Quelle: (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004), S. 3-7

Hinsichtlich rechtlicher Lage werden unterschieden (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 3-6):

- ➔ Unselbständige Radwege unmittelbar neben der Straße, welche i.d.R. von der Fahrbahn durch Hochbord oder Grünstreifen getrennt sind. Sie können auch völlig in die Fahrbahn einbezogen sein und sind dann von dem Teil der Fahrbahn, der dem übrigen, hauptsächlich motorisierten Verkehr, zur Verfügung steht, nur durch einen (Farb-)Streifen abgetrennt und als ausschließlich für den Radverkehr bestimmt gekennzeichnet. Unselbständige Radwege gehören rechtlich und

hinsichtlich der Baulast zu der betreffenden Straße und werden durch Widmung dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt.

- ➔ Selbständige Radwege werden ohne einen rechtlichen Bezug zur Straße angelegt. Sie sind „sonstige Straßen“ im Sinne des Landesstraßengesetzes (LStrG) und stehen in der Baulast des jeweiligen Eigentümers (i.d.R. die Gemeinde/Kommune). Rechtlich selbständige Radwege können durch den jeweiligen Baulastträger auch als Geh- und Radwege gewidmet sein. Davon sind solche Radwegeführungen zu unterscheiden, die vorhandene andere Wege lediglich mitnutzen. Diese Wege können anderen Zweckbestimmungen dienen, beispielsweise als Wirtschaftswege oder Leinpfade.

Insgesamt beträgt in Deutschland die Länge der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten, klassifizierten Straßen ca. 46.300 km, wovon ca. 14.500 km auf Bundesstraßen entfallen, 18.300 km auf Landesstraßen und ca. 13.400 km auf Kreisstraßen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 21,1% am gesamten Straßennetz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 219.000 km (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 39).

Ein Radroutennetz besteht aus der Kombination verschiedenster Wegelemente. Außerorts eignen sich vor allem die folgenden Wegelemente, die sich alle nach den oben dargestellten Kriterien differenzieren lassen (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 10):

- ➔ Selbständig geführte Radwanderwege,
- ➔ befestigte Feld- und Waldwege,
- ➔ öffentlich nutzbare Privatwege,
- ➔ Deichwege,
- ➔ verkehrsarme Straßen,
- ➔ Radwege entlang klassifizierter Straßen.

Innerörtlich wird das Netz ergänzt durch folgende, besonders geeignete Wegelemente (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 10):

- ➔ Geeignete Wege durch Parks und Grünanlagen,
- ➔ Fahrradstraßen,
- ➔ Radfahrstreifen,

- Straßen in verkehrsberuhigten Zonen,
- Nebenstraßen,
- ausgewiesene Radwege nach StVo.

Somit kann in der Planung von Radrouten auf die verschiedensten Wegeelemente zurückgegriffen werden. Allerdings erfordert dies die Beachtung der unterschiedlichen Baulastträger und somit auch die Beachtung von Verkehrssicherungspflichten. Werden z.B. Wege von privaten Eigentümern für ein Radroutennetz zur Verfügung gestellt (für den Verkehr eröffnet), so besteht automatisch eine Verkehrssicherungspflicht, unabhängig davon, ob dieser Weg den Status eines öffentlich-rechtlich gewidmeten oder straßenrechtlich privaten Weges (beschränkt öffentlicher Weg) hat (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2006, S. 44).

Radfernwege und Radwanderwege bilden ein sich ergänzendes Wegenetz, welches eine Region fahrradtouristisch erschließt und welches Regionen miteinander verbindet. Dieses Wegenetz ist hierarchisch gegliedert (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 4):

- D-Routennetz bestehend aus 12 nationalen Routen, die wiederum auf bestehende Radfernwege zurückgreifen (vgl. hierzu die Ausführungen unter 3.1.1).
- Radfernwege, die von Bundesländern, Landkreisen/kreisfreien Städten oder touristischen Institutionen konzipiert werden.
- Radwanderwege, die von der lokalen/regionalen Ebene geplant werden.

Dabei haben die Radfernwege die Aufgabe, größere Gebietseinheiten zu erschließen – entweder als landesweites Netz (z.B. Radfernwegenetz in einem Bundesland) oder orientiert an geographischen Leitlinien, wie etwa Flüsse (z.B. Moselradweg) oder unter einem bestimmten Thema stehend (z.B. 100-Schlösser-Route im Münsterland) (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 9). Normalerweise sollten Radfernwege eine Mindestlänge von 150 km haben, damit sie ihrer Aufgabe, überregionale touristische Verbindungen herzustellen, gerecht werden können (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 147) sowie über einen eindeutigen Namen verfügen (Besel 2002, S. 53).

Bundesweit einheitliche Anforderungskataloge gibt es bisher noch nicht, aber eine Vielzahl von nicht näher definierten Kriterien, welche Radfernweg aufweisen sollten (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 148):

- Hohes Maß an Sicherheit, Komfort und Attraktivität.

- ➔ Durchgängige Befahrbarkeit.
- ➔ Allwettertauglichkeit.
- ➔ Gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- ➔ Durchgängige, anforderungsgerechte Wegweisung.
- ➔ Begleitende touristische Infrastruktur und Serviceangebote, wie im privatwirtschaftlichen Bereich z.B. ein ausreichender Besatz mit gastronomischen Betrieben oder Fahrradwerkstätten, aber auch Rastplätze, Informationstafeln oder Fahrradabstellanlagen und Fahrradverschließmöglichkeiten (wie z.B. Radboxen).

Weitere und detailliertere Kriterien werden in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt. Ein ausführlicher Kriterienkatalog findet sich im Anhang (S. 279).

Die Radwanderwege dienen in erster Linie dem Tagesausflugs- und Freizeitverkehr und werden überwiegend auf Kreis- und Gemeindeebene angelegt (Reiche, Froitzheim 1998, S. 9).

Bei der Planung radtouristischer Netze werden i.d.R. entsprechende Ziele definiert, etwa Freizeiteinrichtungen, kulturelle Sehenswürdigkeiten, besonders interessante Gebiete oder bestimmte Naturräume, und diese mit möglichen Quellgebieten, etwa Städte oder Stadtteile oder mit bestimmten Quellpunkten, etwa ÖV-Stationen, verbunden. In der Folge entsteht somit eine sog. Zielspinne, deren über –und untergeordnete Einzelziele zuerst durch Wunschlinien verbunden werden. Diese Wunschlinien müssen nun schrittweise in reale Verbindungen unter Rückgriff auf das Wegesystem umgesetzt werden. Dieses Radroutennetz kann dann mit thematischen Routen ausgestattet werden, die als touristische Spitzenprodukte in besonderer Weise vermarktet, dokumentiert und ausgewiesen werden (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 9-10).

An ein touristisch orientiertes Radroutennetz müssen besondere Anforderungen gestellt werden, die über die Anforderungen an ein Alltags-Wegenetz hinausgehen. Der ADFC hat schon zu Beginn der 1990er Jahre entsprechende Anforderungen an ein touristisches Radroutennetz formuliert und 1998 konkretisiert. Diese Anforderungen haben prinzipiell heute noch Gültigkeit und sind im Wesentlichen auch unverändert geblieben. Sie ähneln prinzipiell den oben dargestellten Kriterien für Radfernwege (vgl. Reiche, Froitzheim 1998, S. 11-12):

- ➔ Vollständige oder weitgehende Autofreiheit.

- ➡ Durchgängige und ganzjährige Befahrbarkeit. Dies setzt eine entsprechende Beschaffenheit der Oberflächen voraus, die auch nach längeren Regenperioden oder nach winterlichem Frost mit dem Rad gefahrlos befahrbar sein sollen.
- ➡ Ausreichende Breite, um ein gefahrloses nebeneinander Fahren oder Überholen zu ermöglichen. Die Mindestbreite sollte 2,5m betragen. Bei überregionalen Radfernwegen und auf Wegen, bei denen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren werden (bergab oder flache, gerade Passagen) sollte der Weg breiter sein.
- ➡ Entsprechende Verbotsschilder, um konfliktträchtige Nutzungen durch Kfz oder Reiter zu verhindern.
- ➡ Routenführung entsprechend der Verteilung von geeigneten Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben und von erlebnisorientierten und sonstigen interessanten Punkten.
- ➡ Rastplätze auch für größere Gruppen.

Im Zuge der Entwicklung radtouristischer Angebote haben sich besondere Bezeichnungen und überregionale, großräumige Varianten entwickelt, welche die Angebotspitze im Bereich der Radfernwege darstellen. Nachfolgend werden die bekanntesten Beispiele und Bezeichnungen dargestellt.

3.1.1 Deutschlandweites Radfernwegenetz: D-Routen

Das Netz der D-Routen stellt die oberste Hierarchieebene im deutschen touristischen Radroutennetz dar. Die ersten Ansätze zur Installation eines solchen Netzes gehen auf die „Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus“ des ADFC zurück (Reiche, Froitzheim 1993), in der die Vernetzung der seit dem Ende der 1980er Jahren zahlreich entstandenen Radfernwege als Basis für die Intensivierung des Fahrradtourismus gefordert wird. Aus dieser ideellen Forderung entwickelte sich 1996 auf einer Arbeitstagung des ADFC das Projekt „Bundesdeutsches Radfernwegenetz“. Vorbildcharakter für die Entwicklung des D-Routennetzes hatte 1998 die Eröffnung von neun nationalen Routen in der Schweiz: Dem Radfernwegenetz des „Velolandes Schweiz“ mit einer Gesamtlänge von ca. 3.300 km. In den Jahren 1998/99 führten der damalige Deutsche Fremdenverkehrsverband (heute Deutscher Tourismusverband) und der ADFC das Projekt „Koordination der Deutschen Radfernwege und

Erstellung von Vermarktungshilfen für den Fahrradtourismus“ durch, in dessen Zusammenhang eine erste bundesweite Koordinierungskonferenz zur Sammlung und Koordination entsprechender radtouristischer Angebote durchgeführt wurde. In diesem Kontext entstanden die Vermarktungsinstrumente „Deutschland per Rad entdecken“ sowie die Karte „Radfernwege in Deutschland“.

Im Rahmen der 2. Koordinierungskonferenz 1999 in Osnabrück wurden 12 Routen zu einem Netz zusammengefasst, welches auch nicht weiter ausgedehnt werden sollte (vgl. Abb. 18). In diesem Zusammenhang wurde auch die Errichtung einer bundesweiten Koordinierungsstelle gefordert. In den Jahren 2001/2002 wurde der Oder-Neiße-Radweg zu einer Modellroute im Rahmen der Errichtung eines deutschlandweiten Radfernwegenetzes, dem spezielle Kriterien und Qualitätsanforderungen zu Grunde liegen. In diesem Zusammenhang wurde eine länderübergreifende Koordinierungsstelle für den Oder-Neiße-Radweg eingerichtet, eine Bestandsaufnahme durchgeführt sowie ein Logo als Qualitätssiegel für das Radfernwegenetz in Deutschland entwickelt. Im Jahr 2002 wurde das D-Netz in den Nationalen Radverkehrsplan aufgenommen, in dem für eine effiziente Umsetzung und Vermarktung des gesamten Netzes wieder eine Koordinierungsstelle gefordert wurde. Nordrhein-Westfalen und Hessen begannen ebenfalls in 2002 die über ihr Gebiet führenden Routenabschnitte mit dem neu entwickelten Logo auszuzeichnen (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 7/8).

Abb. 18: D-Netz (Stand 2007/08) Logo

Quelle: DEUTSCHE ZENTRALE FÜR TOURISMUS (Internetdownload 04/08: http://www.deutschland-tourismus.de/radfahren/pdf/Radfernwegenetz_Deutschland.pdf)

Die Errichtung des D-Netzes ist auf Grund des hohen Koordinierungsaufwandes von unterschiedlichen Behörden ein sehr ehrgeiziges Projekt. Im Gegensatz zum Velo-land Schweiz, dessen Errichtung von einer zentralen Stelle koordiniert wurde, konnte bis heute keine solche Stelle in Deutschland eingerichtet werden. Somit sind die wesentlichen Herausforderungen in der weiteren Entwicklung des D-Netzes immer noch dieselben, die schon bei der Errichtung dieses Netzes bestanden: Die Herstellung eines durchgängigen Qualitätsstandards im Hinblick auf Wegequalität und Wegeinfrastruktur, Beschilderung, begleitende Infrastrukturen und Serviceangebote, weiterhin die Schaffung einheitlicher Standards im Bereich des Marketings und der Kommunikationspolitik bezüglich des gesamten Netzes und einzelner Routen. Letztendlich steht auch heute noch die Forderung nach einer bundesweiten Koordinie-

rungsstelle im Raum, welche die genannten Aufgaben auf einem einheitlich hohen Qualitätsniveau lösen soll (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 3).

Ein erster Schritt in Richtung Schaffung einheitlicher Qualitätsstandards für die 12 nationalen Routen des D-Netzes wurde mit dem Projekt „Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des NRVP“ im Jahr 2005 unternommen (Schneewolf, Grimm 2006, S. 8). Im Rahmen dieses Projektes wurde eine vollständige Bestandsaufnahme der 12 Radrouten hinsichtlich der genannten Herausforderungen unternommen. Auf dieser Basis konnte ein Katalog von Handlungsempfehlungen und ein Investitions- und Maßnahmenplan zur Qualitätsverbesserung des gesamten Netzes erstellt werden.

Das gesamte Streckennetz weist eine Länge von 11.735 km auf. Die Qualitätsbewertung kommt hinsichtlich der Wegeinfrastruktur zu dem Schluss, dass rund 91% des Gesamtnetzes ohne Maßnahmenbedarf im Sinne des baulichen Zustandes sind: 80% des gesamten Netzes besteht aus Asphalt, Betonverbundsteinen und Beton oder Gehwegplatten, 11% aus unbefestigten Wegen. Maßnahmenbedarf besteht bei 2% der Strecken, die mit Kopfsteinpflastern ausgeführt sind, und 7% der unbefestigten Wege werden als „schlecht“ eingestuft. Hinsichtlich der Breite der Wege liegen 65% über der empfohlenen Regelbreite von 2,5m, die restlichen 35% der Wege dagegen liegen z.T. deutlich unter dieser Regelbreite (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 3).

Im Gegensatz dazu weist die Beschilderung deutlich mehr Handlungsbedarf auf, da der überwiegende Teil der D-Routen noch nicht den Grundprinzipien des „Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ von 1998 entspricht und auch bei Neubeschilderungen den Grundprinzipien widersprechende Abweichungen vorliegen können. Eine Besonderheit stellt Nordrhein-Westfalen dar, wo die Wegweiser für den Radverkehr erstmalig in Deutschland den Regeln der StVO unterliegen (vgl. Schneewolf, Grimm 2006, S. 3).

Über die Bewertung der Infrastrukturen hinaus kommt die Bewertung zu dem Schluss, dass ein D-Netz nur mit der Bahn als Zubringendes Verkehrsmittel funktionieren kann und somit die Einschränkung der Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG der Entwicklung und dem Markterfolg des Netzes entgegensteht.

Das D-Netz ist wiederum international in das Euro-Velo-Netz (vgl. Abb. 19) eingebunden, da sieben D-Routen Teil dieses europäischen Netzes sind (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 151).

Abb. 19: Euro-Velo-Routen



Quelle: (EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION 2008)

3.1.2 Radfernwege in Deutschland: Versuch einer Bestandsaufnahme

Die Radfernwege sind die überregionalen Verbindungen, die unter einem einheitlichen Namen vermarktet werden oder sich zumindest mit einem einheitlichen Namen präsentieren. Das oben dargestellte D-Netz ist aus den bestehenden Radfernwegen in Deutschland zusammengesetzt. Unter dem Begriff Radfernwege werden – wie oben erwähnt – überregionale, kreisübergreifende und beschilderte Verbindungen für den touristischen Radverkehr verstanden, die eine Mindestlänge – je nach Autor –

zwischen 100 und 200 km Länge aufweisen sollen (vgl. Hofmann, Froitzheim 2001, S. 9).

In der Folge der zunehmenden Bedeutung des Radtourismus und der Zunahme an radtouristischer Nachfrage bis zum Ende der 1990er Jahre sind alleine seit Mitte der 1990er Jahre zahlreiche touristische Radrouten entstanden, insbesondere zahlreiche Radfernwege und damit zusammenhängend zahlreiche überregionale und landesweite, vernetzte Radroutensysteme. Trotz der hohen Bedeutung des Radtourismus gibt es deutschlandweit keine exakten Daten über die Gesamtlänge der Radfernwege in Deutschland (Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 146). Die Zusammenstellung einer Gesamtübersicht wird auch dadurch erschwert, dass – trotz verschiedener, auch anerkannter Kriterien – die bestehenden Radfernwege nicht nach einheitlichen Standards definiert werden. Nachfragerorientierte Verzeichnisse wie „Deutschland per Rad entdecken“, das von der DZT in Kooperation mit dem ADFC als Marketinginstrument für den Radtourismus aufgelegt wird, bieten ebenfalls keinen vollständigen Überblick, da die Einträge kostenpflichtig und demzufolge nicht vollständig sind. So sind z.B. einige Premiumrouten des Landes Rheinland-Pfalz, wie der Schinderhannes-Radweg, nicht in „Deutschland per Rad entdecken“ verzeichnet. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass in Deutschland aktuell ca. 130 bis 150 verschiedene Radfernwege ausgeschildert sind. Wie unterschiedlich die Angaben zum Teil sind, zeigt die nachfolgende Zusammenstellung:

- Laut dem Verzeichnis „Radfernwege in Deutschland“ betrug der Bestand 1996 ca. 161 überregionale Radrouten mit ca. 31.000 km Gesamtlänge.
- Laut Nationalem Radverkehrsplan Deutschland (NRVP) gibt es rund 125 Radfernwege mit einer Gesamtlänge von 38.000 km.
- Nach einer Erhebung unter den Ländern beläuft sich die Länge der nutzbaren radtouristischen Routen und Netze auf über 50.000 km, wobei der Umsetzungsgrad dieser Netze vom Planungsstadium in die Realität von Land zu Land durchaus unterschiedlich ist. So gibt das Land Niedersachsen einen 100%igen Realisierungsgrad an und verfügte 2003 über 4.400 km Radfernwege, während in Rheinland-Pfalz die Umsetzung des großräumigen Radwegenetzes ca. 57% betrug und damit 5.200 km nutzbar waren (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 287ff).

Ein großes Problem, welches einer eindeutigen Bestandsaufnahme entgegensteht, ist die teilweise parallele Führung von Themenradwegen und Radfernwegen auf ein

und derselben Trasse. Dieser Umstand führt natürlich zu Doppelzählungen. So laufen z.B. der Saarland Radweg (Gesamtlänge: 354 km) und der Mosel-Radweg (Gesamtlänge 238 km) bzw. die VeloTour Moselle im Bereich der Obermosel auf der gleichen Strecke. Eine Netto-Kilometer-Betrachtung müsste somit diese Doppelzählungen heraus rechnen. Letztlich sind die Doppelzählungen tolerierbar, da die einzelnen Radfernwege als in sich geschlossene Produkte wahrgenommen werden.

Die aktuellste Zusammenstellung von Radfernwegen findet sich bei Hofmann und Froitzheim in der Neuauflage 2007/2008. In einer leicht ergänzten Fassung können insgesamt 280 Radfernwege gezählt werden, die eine Gesamtlänge von ca. 75.422 km aufweisen. Aber auch hier muss angemerkt werden, dass bezüglich der Befahrbarkeit, Ausschilderung und Aktualität der Daten keine grundlegende Überprüfung stattgefunden hat und sich die Zahl der Wege bei einer Überprüfung vor Ort z.T. verringern kann. Wird das vom ADFC genannte Längenkriterium von 150 km angewendet, sinkt die Zahl der Radfernwege in dieser Zusammenstellung auf 198 mit einer Gesamtlänge von ca. 66.900 km ab.

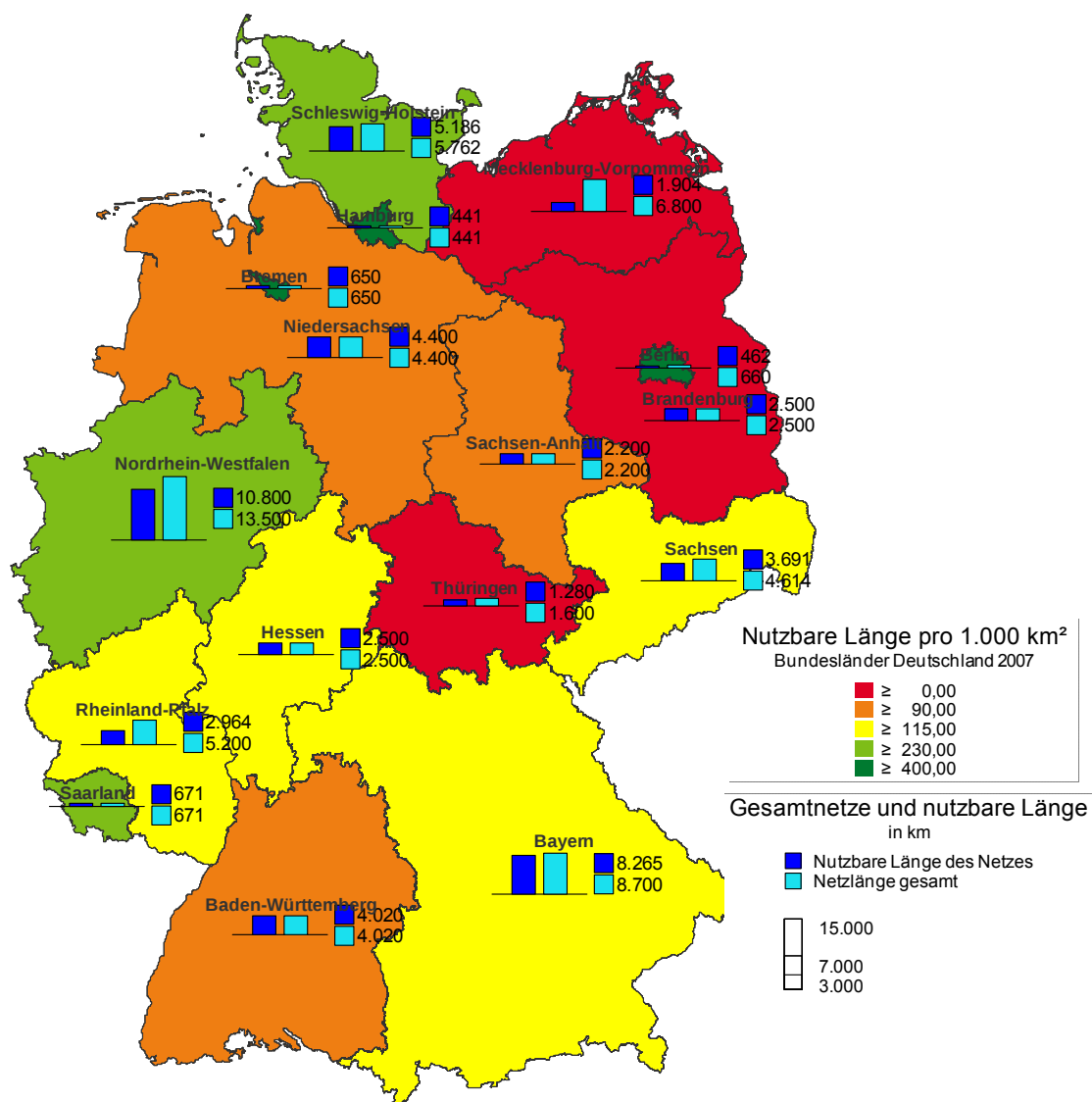
Im Rahmen der erwähnten Berichtslegung zum Nationalen Radverkehrsplan der Bundesrepublik Deutschland wurden auch die touristischen Radwegenetze der einzelnen Bundesländer erhoben. Diese wiederum sind jedoch nicht deckungsgleich mit den Radfernwegen. Trotzdem können diese Netze einen guten Überblick über die räumliche Verteilung und die Länge des radtouristischen Angebotes auf der Bundeslandebene geben. Hierbei muss angemerkt werden, dass in einigen Ländern sowohl Radnetze für den Alltagsverkehr als auch Radnetze für den Freizeitverkehr entwickelt wurden. In einigen Ländern sind beide Netze gleichwertig behandelt bzw. das Netz übernimmt beide Funktionen (etwa in Rheinland-Pfalz mit dem großräumigen Radwegenetz), in einigen Ländern existieren nur Alltagsnetze (Berlin und Bremen). Für die nachfolgende Übersicht wurden, wenn vorhanden, die Angaben zu den Freizeitnetzen berücksichtigt. Wenn nur ein Alltagsnetz vorhanden ist, wurden diese Angaben berücksichtigt.

Insgesamt ergeben die landesspezifischen Radnetze im Planungszustand ein radtouristisches Angebot mit einer Gesamtlänge von 64.218 km. Bei einem durchschnittlichen Realisierungsgrad in Höhe von 86% ergibt sich somit eine praktisch nutzbare Netzlänge von 51.934 km Länge (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007 S. 288).

Werden diese Netzlängen in Bezug zur jeweiligen Landesgröße gesetzt und dadurch die Dichte des Angebotes dargestellt (vgl. Abb. 20), finden sich die mit Abstand dichte-

testen Netze in den Stadtstaaten Bremen, Hamburg und Berlin. Bezogen auf die Flächenländer weisen Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen und, mit etwas Abstand, das Saarland die dichtesten Netze auf. Die ostdeutschen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen weisen dagegen die geringste Dichte von Radwegen in Bezug zur Landesgröße auf.

Abb. 20: Touristische Radnetze: Planungs- und Ausbaustand



Quelle: (Bundesministerium für Verkehr 2007), S. 287/288, eigene Darstellung

Insgesamt gesehen hat die radtouristische Infrastruktur in Form von Radwegen und Radwegenetzen seit den 1990er Jahren einen großen Entwicklungsschub erlebt. Obwohl eine Gesamtübersicht nach einheitlichem Standard nicht gegeben ist, hat sich die Länge des Radfernwegenetzes seit 1996 nahezu verdoppelt. Zusätzlich sind zahlreiche thematische Routen entstanden, die zwar nicht den Kriterien der Radfernwege standhalten können, die den Radtouristen allerdings über eine bestimmte Thematik in eine Region locken. Darüber hinaus sind die Kriterien der Radfernwege in einigen Bundesländern um marketingrelevante Gesichtspunkte erweitert worden, was eine kontinuierliche Vermarktung der Wege gewährleisten soll. Erst über solche Instrumente wird eine nachhaltige Entwicklung des Radtourismus in den Regionen gesichert.

3.1.3 Instrument einer stärkeren touristischen Vermarktung: Premiumrouten im großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz

Grundsätzlich lässt sich bei der Durchsicht der verschiedenen bundeslandweiten Radroutennetze feststellen, dass alle Systeme aus einer Kombination von Radfernwegen und Radwanderwegen bestehen. Diese unterschiedlichen Wege werden zu den Radroutennetzen verknüpft, ergänzt durch lokale Radverkehrsanlagen, z.B. auf straßenbegleitenden oder innerstädtischen Radwegen.

Einige Bundesländer haben zur Profilierung im Markt ihre Netze weiter dahingehend klassifiziert, dass bestimmte Routen, welche besonderen Qualitätskriterien entsprechen, speziell ausgezeichnet und beworben werden. Dies sind zum Teil überregionale Radrouten, aber auch kürzere, regionale Routen, die im Vergleich zu anderen Routen schon über eine gute Infrastrukturausstattung und über eine stabile Marktnachfrage verfügen und die in touristisch besonders attraktiven Regionen liegen oder deren touristische Entwicklung besonders gefördert werden soll.

In Rheinland-Pfalz wurde 1979 das Großräumige Radwegenetz Rheinland-Pfalz entwickelt, welches mit damals rund 7.500 km Länge die programmatische Grundlage für das heutige Radwanderland Rheinland-Pfalz darstellte. Nach den Fortschreibungen 1987 und 1994 wurde im Jahr 2003 dieses Radwegenetz grundlegend überarbeitet und an die Bedürfnisse und Erwartungen der Nachfrager, aber auch an die Anforderungen der Planungsbehörden, angepasst. Die Fortschreibung verfolgte verschiedene Ziele, unter anderem sollte (vgl. Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz):

- ➔ ein Ausbaukonzept für ein flächendeckendes Netz attraktiver und vor allem sicherer Radrouten entwickelt werden, welches aus überregionalen Routen und regionalen Ergänzungswegen besteht.
- ➔ die Sicherung und einfache Kontrolle der baulichen Aktivitäten gewährleistet sein.
- ➔ die Übernahme der Funktion als Planungshilfe und Grundlage für Planungsentscheidungen gegeben sein.
- ➔ die Entwicklung einer Entscheidungshilfe für die Zuteilung von Fördermitteln gewährleistet sein.

Das „Großräumige Radwegenetz“ wurde 1979 von der Staatskanzlei Rheinland-Pfalz in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, den oberen Landesplanungsbehörden und den Planungsgemeinschaften konzipiert. An der Fortschreibung im Jahr 2003 wurden durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz alle Kreisverwaltungen und kreisfreien Städte beteiligt, mit deren Kooperation die Aktualität des Konzeptes geprüft und ergänzt bzw. modifiziert wurde. In dem Prozess eingebunden waren darüber hinaus der ADFC Landesverband Rheinland-Pfalz und die Planungsgemeinschaften sowie die Mittelbehörden in Funktion als obere Landesplanungs-, Landespflege und Flurbereinigungsbehörden. Das Ergebnis der Fortschreibung war eine komplette Überarbeitung des Planungswerkes, die auch eine landespflegerische Risikoabschätzung für alle geplanten Trassen beinhaltet. Dies ist – zumindest für das Land Rheinland-Pfalz – ein Novum in der Radroutenplanung und soll die Radwegeverbindungen mit hohem landschaftspflegerischem Risiko kennzeichnen, damit der Planungsaufwand schon im Vorfeld richtig eingeschätzt werden kann (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz).

Ein weiteres Novum durch die Fortschreibung des Radwegenetzes 2003 ist die Einführung von digitalen Planungsmedien sowie die Anwendung von Geo-Informationssystemen (GIS). Die erfassten Strecken werden in das landesweite Radwegeinformationssystem (RADIS) übertragen, welches neben der reinen Darstellung der Routen auch damit verknüpfte Informationen, wie zuständige Verwaltung oder Planungsstand der einzelnen Radwegeabschnitte, enthält.

Die nach außen hin sichtbarsten und für die radtouristische Vermarktung bedeutendsten Ergebnisse der genannten Planungsarbeiten sind die sieben Radfernwege in Rheinland-Pfalz, die in Abb. 21 dargestellt sind. Sie stellen die überregional wichtigen, touristischen Achsen des Systems dar.

Abb. 21: Die sieben Radfernwege Rheinland-Pfalz

Quelle: Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 5_10

Das landesweite Radwegenetz verfügt somit über überregionale Radfernwege und regionale Radwanderwege, den Regio-Routen. Zusätzlich zu diesen beiden, eher auf funktionalen Kriterien beruhenden Klassen, wurde das Instrument der sog. Premiumrouten eingeführt, welches die besondere touristische Bedeutung von Radwegen ausdrückt. Sie stellen sozusagen die Leuchttürme im radtouristischen Angebot dar und können auch als touristische Themenrouten bezeichnet werden. Premiumrouten können somit sowohl Radfernwege als auch Regio-Routen sein. Die sieben Radfernwege des Landes sind auf Grund der intensiven touristischen Vermarktung allesamt auch Premiumrouten.

In Rheinland-Pfalz wurden im Zuge der dargestellten Fortschreibung des großräumigen Radwegenetzes die Mindestanforderungen an Radwege formuliert (vgl. Hönninger 2006). Dieser Kriterienkatalog (vgl. Tab. 9) ist zweistufig ausgeprägt und differenziert zwischen sog. Premiumrouten und Regio-Routen (vgl. Ministerium für Wirtschaft 09/2003). Zusätzlich zu den technischen Kriterien der Wegebeschaffenheit

oder Beschilderung werden hier auch Marketing- und Vermarktungskriterien formuliert. Dies erscheint sinnvoll, da die Premiumrouten auf Grund ihrer besonderen touristischen Bedeutung entsprechend wahrgenommen werden sollen und somit neben einer guten Ausstattung auch über eine entsprechende Vermarktung verfügen müssen. Weiterhin wurden Mindestkriterien hinsichtlich der Ausstattung mit touristischen Infrastrukturen formuliert.

Als landesweite Internetplattform für das Großräumige Radwegenetz in Rheinland-Pfalz dient das Internetportal www.radwanderland.de. Premiumrouten werden in diesem Portal nur aufgenommen, wenn sie den geforderten Kriterien entsprechen.

Tab. 9: Mindestkriterien des Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (Auswahl)

Mindestkriterien Länge	Premium-Routen	Regio-Routen
Mindestlänge der merkblattkonform ausgeschilderten Route	30 km	10 km
Mindestkriterien touristische Infrastruktur	Premium-Routen	Regio-Routen
Touristische Infrastruktur an geeigneten Stellen an der Strecke (z.B. Rastplätze, touristische Informationstafeln entsprechend der Empfehlungen für touristische Informationstafeln (z.Zt. in Bearbeitung)).	Ja	Nein, wird aber dringend empfohlen
Alle 20 km muss ein Gastbetrieb (Essen/Trinken) mit durchgehenden Öffnungszeiten vorhanden sein (max. 1 km vom Radweg) oder bei Ruhetag Hinweis auf Nachbarbetrieb.	Ja	Nein, wird aber dringend empfohlen
Alle Übernachtungsbetriebe im Internetauftritt müssen über das Informations- und Reservierungssystem des Landes und der Regionen buchbar sein. Maximale Entfernung der Übernachtungsbetriebe 3 km vom Radweg, Aufnahme von Gästen auch für 1 Nacht.	Ja	Nein, wird aber dringend empfohlen
Gute An- und Abreisemöglichkeit zu den Start- und Endpunkten der Routen mit entsprechenden Informationen (von der Radroute zum Bhf. oder Parkplatz und umgekehrt).	Ja	Nein, wird aber dringend empfohlen
Mindestkriterien Marketing/Vermarktung	Premium-Routen	Regio-Routen
Aufnahme der www-Adressen in alle Kommunikationsmedien	Ja	Ja
Kartenmaterial zur Radroute muss vorhanden sein.	Ja	Ja
Mindestkriterien Marketing/Vermarktung in 4 Jahren (bis Ende 2006)	Premium-Routen	Regio-Routen
Vermarktungskonzept für die Radroute muss vorliegen oder in Erstellung sein	Ja	Nein
Zentrale Informationsstellen 7 Tage/Woche erreichbar (1.4. – 31.10)	Ja	Nein
Einfache Buchbarkeit von Angeboten/Angebotsbausteinen	Ja	Nein
Aktueller handlicher Routenbegleiter (Infoteil zur Karte mit radspezifischen Informationen (Fahrradläden, -verleih)	Ja	Nein
Berücksichtigung der Routenkennzeichnung in allen Kommunikationsmedien	Ja	Ja

Quelle: (Ministerium für Wirtschaft 09/2003)

Die nicht dargestellten übrigen technischen Kriterien, wie Wegebreite, Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr, Anbindung an den ÖPNV, Allwetter-

tauglichkeit und Forderung nach sicherer Befahrbarkeit entsprechen den schon genannten Kriterien für Radfernwege.

Erwähnenswert ist das Kriterium der zentralen Betreuung und Qualitätssicherung durch die regionale Tourismusstelle in Zusammenarbeit mit den Verbandsgemeinden und den Straßenbaubehörden (vgl. Ministerium für Wirtschaft 09/2003). Dahinter verbirgt sich die Forderung nach einer längerfristigen Qualitätsstrategie, die über einen längeren Zeitraum hinaus ein hohes Qualitätsniveau der Premiumrouten – aber auch der Regio-Routen – gewährleisten soll. Das Land Rheinland-Pfalz legt hier die Basis für eine längerfristige Qualitätssicherung und benennt in diesem Falle auch schon die zuständigen Akteure. Die konsequente Umsetzung dieser Kriterien wird somit auch in Zukunft ein hohes Qualitätsniveau der radtouristischen Infrastruktur gewährleisten können.

Mit der Unterteilung in Premium-Routen und Regio-Routen ist vom Land Rheinland-Pfalz ein erster sinnvoller Schritt in Richtung einer stärkeren Nutzerorientierung unternommen worden. Die Aufteilung in Premium-Routen und Regio-Routen dokumentiert gegenüber dem Gast schon eine qualitative Differenzierung des radtouristischen Angebotes und sorgt somit schon für eine Vorselektion. Über die Vernetzung mit den Regio-Routen bieten die Premium-Routen trotzdem die Möglichkeit, auch andere (Teil-)Strecken des großräumigen Radwegenetzes in Rheinland-Pfalz in Anspruch zu nehmen. Trotzdem führt hier die Vermischung von technischen/funktionalen Kriterien mit den Kriterien einer touristischen Vermarktung zu Unklarheiten bezüglich der Routenklassifizierung, da Premiumrouten, Radfernwege und Regio-Routen nicht überschneidungsfrei abgegrenzt sind und auf der Internetplattform www.radwanderland.de auch die Routen dargestellt sind, die nicht den Kriterien der Premiumradwege entsprechen.

Insgesamt kann über die Einführung eines Differenzierungskriteriums wie in Rheinland-Pfalz die Kommunikation des radtouristischen Angebotes fokussiert und stärker nachfragerorientiert ausgerichtet werden. Die Konzentration auf wenige, ausgewählte und ausgezeichnete Routen als qualitative Stellvertreter für das gesamte Netz führt darüber hinaus sicher auch zu einem effektiveren Einsatz der Marketingbudgets.

3.1.4 Exkurs am Beispiel Schweiz: National einheitliche Nomenklatur

Die Schweiz ist auf den ersten Blick auf Grund ihrer Topographie nicht unbedingt eine Region, die eng mit dem Thema Radtourismus verbunden wird. Trotz der anspruchsvollen Topographie wurde in der Schweiz seit den 1990er Jahren konsequent eine radtouristische Infrastruktur aufgebaut, die auch deutschen Regionen als Vorbild gedient hat.

Im Vergleich zu Deutschland liegt der entscheidende Vorteil des Schweizer Weges darin, dass ein landesweiter Ansatz entwickelt wurde, der somit auch landesweite Gültigkeit besitzt. Ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Sprachregelung gewährleisten in allen Landesteilen eine für den Gast in allen Bereichen gleichbleibende Angebotsqualität. Darüber hinaus bedient dieses Netz sowohl den Freizeit- als auch den Alltagsverkehr.

Das Schweizer Velorouten-Netz ist landesweit in vier Ebenen untergliedert (vgl. Bundesamt für Straßen ASTRA et al. 2008, S. 14f):

- Internationale Routen: Diese EuroVelo-Routen (vgl. Abb. 19) sind länderübergreifende Routen und dienen primär dem Freizeit und Reiseverkehr. Diese Routen liegen in der Zuständigkeit des ECF und seiner Partnerverbände, zu denen auch die Stiftung SchweizMobil gehört. Dieses Netz befindet sich aktuell noch im Aufbau.
- Nationale Routen (vgl. Abb. 22): Diese Routen durchqueren große Teile der Schweiz und sind in der Regel mindestens 250 km lang. In der Wegweisung und im Informationsmaterial werden sie einstellig nummeriert. Sie dienen ebenfalls primär dem Reise- und Freizeitverkehr. Für die nationalen Routen sind die Kantone zuständig, wobei hierbei eine enge Zusammenarbeit mit den Schweizer Bundesbehörden und der Stiftung SchweizMobil sowie den Regionen und Gemeinden besteht.
- Regionale Routen: Sind in der Regel 50 bis 250 km lang und führen durch mehrere Kantone. Sie werden zweistellig nummeriert und dienen dem Freizeitverkehr, im Bereich von Ortschaften auch dem Alltagsverkehr. Die Zuständigkeit ist gleich mit der der nationalen Routen.
- Lokale Routen: Sie umfassen die übrigen Routen, die nicht oder dreistellig nummeriert sind. In der Regel sind sie weniger als 50 km lang. Sie dienen dem Alltagsverkehr in Form kommunaler Velonetze oder dem Freizeitverkehr

in Form von z.B. Rundrouten in Naherholungsgebieten. Zuständig sind Kantone, Regionen oder Gemeinden.

Für das gesamte Netz ist die Wegweisung einheitlich per Norm geregelt.

Vorbildhaft für die Planung und Umsetzung der Routen sind die Qualitätsanforderungen, welche an die Radwege im Zuge der Planung gestellt werden. Sie gliedern sich in die drei Grundanforderungen

- ➡ attraktiv,
- ➡ sicher,
- ➡ zusammenhängend.

Diese Grundanforderungen werden mit neun Kriterien operationalisiert, denen wiederum genaue Indikatoren und Kennziffern zu Grunde liegen (vgl. Bundesamt für Straßen ASTRA et al. 2008, S. 22).

- ➡ „Attraktiv“ mit den Indikatoren: 1. Fahrfluss; 2. Umfeldqualität; 3. Oberfläche
- ➡ „Sicher“ mit den Indikatoren: 4. Verkehrsregime und Belastung; 5. Homogenität; 6: Gefahrenstellen; 7. Sicherheitsempfinden
- ➡ „Zusammenhängend“ mit den Indikatoren: 8. Direktheit; 9. Erschließung.

Diese Kriterien gehen deutlich über die in Deutschland üblichen Kriterien für Radfernwege hinaus. Beispielsweise misst das Kriterium „Fahrfluss“ die durchschnittliche Anzahl von Fahrtunterbrechungen differenziert nach innerorts (pro 500m) und außerorts (pro 2.000m). Je höher die Anzahl der Unterbrechungen, desto schlechter wird dieses Kriterium bewertet. Das Kriterium „Direktheit“ wird über die Abweichung der Wegeführung von der Luftlinie und der natürlichen Höhendifferenz berechnet. Dabei werden 40m Höhendifferenz wie ein zusätzlicher Kilometer Fahrtstrecke gewertet (vgl. Bundesamt für Straßen ASTRA et al. 2008, S. 20ff).

Dieser differenzierte Kriterienkatalog dient vor allem in der Planungsphase dazu, alternative Routenverläufe objektiv bewerten zu können und einen für den Radfahrer möglichst optimalen Routenverlauf wählen zu können. Die genannten Kriterien werden in der Schweiz ebenfalls für das Wegenetz der Skater angewendet und schaffen somit für unterschiedliche Verkehrsmittel im sog. Langsamverkehr eine einheitliche Richtlinie.

Abb. 22: Die 9 nationalen Velorouten des Velolandes Schweiz

Quelle: (Stiftung SchweizMobil 2008)

3.2 Beschilderung und Unterhaltung der Wege

Neben einer nutzergerechten Wegeinfrastruktur sind vor allem die Bereiche Beschilderung und Unterhaltung bzw. Pflege des Wegenetzes primäre Voraussetzungen für eine nachhaltige radtouristische Nutzung dieser Infrastrukturen. Welche Bedeutung die Beschilderung für die Akzeptanz von Routen haben kann, sollen die Ergebnisse der durchgeführten Befragung verdeutlichen, die im Teil II der Arbeit dargestellt sind. Vor allem in Regionen mit hoher Nachfrage und unterschiedlichsten Zielgruppen sind diese beiden Kriterien von besonderer Bedeutung für die weitere Entwicklung und Akzeptanz der Radrouten bzw. -netze. Nachfolgend werden ein kurzer Überblick über die Entwicklung und die wesentlichen Kernpunkte der Fahrradbeschilderung in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen gegeben. Das Beispiel Rheinland-Pfalz wird an dieser Stelle gewählt, da es auf Grund seiner Orientierung an bundesweit anerkannten Maßstäben durchaus als Beispiel für andere Regionen gelten kann und ähnliche Beschilderungen auch in anderen Bundesländern umgesetzt worden sind.

Nordrhein-Westfalen zeichnet sich durch einen speziellen Umgang mit der Fahrradbeschilderung im Rahmen der Landesgesetzgebung aus.

3.2.1 Beschilderung radtouristischer Infrastrukturen

Basis für die Entwicklung einer einheitlichen und nachfragergerechten radtouristischen Beschilderung war das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der Ausgabe von 1996. Auch für die Entwicklung einer einheitlichen Fahrradbeschilderung in Rheinland-Pfalz war dieses Merkblatt Vorbild und wurde somit im Mai 2001 vom MWVLW Rheinland-Pfalz eingeführt. In einer Beschreibung der FGSV zu dem Merkblatt wird die Notwendigkeit einer solchen, speziell auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichteten Beschilderung verdeutlicht: „Die allgemeine Wegweisung ist weitgehend auf die Belange des Kfz- Verkehrs zugeschnitten und für Radfahrer nur bedingt geeignet, da die ausgewiesenen Routen nicht hinsichtlich ihrer Tauglichkeit für Radfahrer differenziert werden und/oder radverkehrsspezifische Zielangaben fehlen. Insofern wird bereits in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) (siehe hierzu auch FGSV 284) eine separate Radverkehrswegweisung vorgeschlagen und in ihren Grundformen beschrieben.“ (FGSV Verlag 1998). Der Landesbetrieb Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz (LBM) hat auf dieser Grundlage die „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR)“ entwickelt und dadurch eine Handlungsanleitung für die praktische Umsetzung einer einheitlichen Wegweisungsplanung des Radwegenetzes in Rheinland-Pfalz erarbeitet (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 1-1).

Mit der HBR werden zwei grundlegende Ziele verfolgt:

- ➡ Erleichterung der Wegweisungsplanung durch eine konkrete Handreichung.
- ➡ Schaffung eines landesweit einheitlichen Standards der Fahrradwegweisung bezüglich Inhalt, Gestaltung und Qualität.

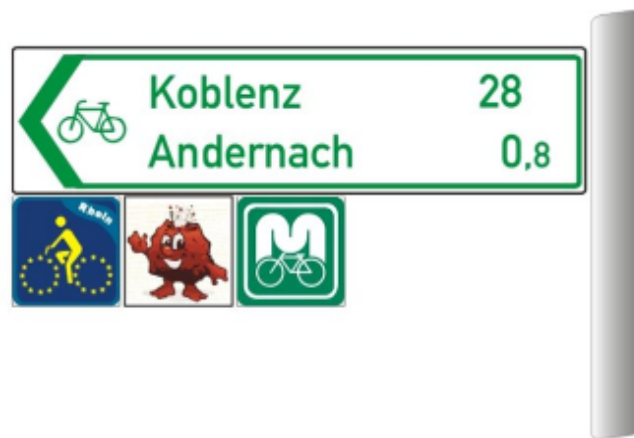
Die HBR ist gleichzeitig Teil der Umsetzung des großräumigen Radwegenetzes in Rheinland-Pfalz, so dass insgesamt drei wesentliche Instrumente für dessen Planung zum Einsatz kommen:

- ➡ Die dargestellte HBR.

- ➔ Das Radwegeinformationssystem (RADIS), eine Radwegedatenbank, in der die Daten der Fortschreibung des großräumigen Radwegenetzes einfließen.
- ➔ Die Beschilderungssoftware VP-Info, mit deren Hilfe die regionale und lokale Wegweisung landesweit abgestimmt werden kann.

In der HBR sind die Grundsätze der Wegweisung in Rheinland-Pfalz festgeschrieben worden. Der wesentliche Unterschied zu den bisherigen Systemen in Rheinland-Pfalz ist, dass das Prinzip einer routenorientierten Wegweisung fallen gelassen wurde. Dies bedeutet die Einführung eines einzigen Wegweisungssystems sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr. Wurden früher Routen wie Moselradweg oder Kylltalradweg unabhängig vom Alltagsverkehr ausgeschildert, werden nun einheitliche Wegweiser eingesetzt, die über Ziel- und Entfernungsangaben verfügen und an denen die Routenlogos (z.B. Mosel-Radweg, vgl. Abb. 23) als Zusatzplaketten eingeschoben werden (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 2-1).

Abb. 23: Pfeilwegweiser mit Zusatzplaketten



Quelle: (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004)

Die Abkehr von einer routenorientierten Wegweisung hat für den Nutzer den Vorteil, dass er sich nicht auf unterschiedliche Systeme einstellen muss, sondern landesweit einheitliche Beschilderungen vorfindet.

Gegenüber dem Merkblatt der FGSV werden in Rheinland-Pfalz besondere Streckeninformationen in Form plakativer und übersichtlicher Darstellungen gegeben (vgl. Abb. 24). Diese sollen auf verkehrstechnische Besonderheiten in der Wegführung aufmerksam machen, etwa schlechte Wegstrecken oder Mitführung der Route

über klassifizierte Straßen (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 5-6). Diese besonderen Streckeninformationen dienen auch der Sicherheit der Radtouristen, da sie auf Gefahrenstellen aufmerksam machen.

Abb. 24: Besondere Streckeninformationen

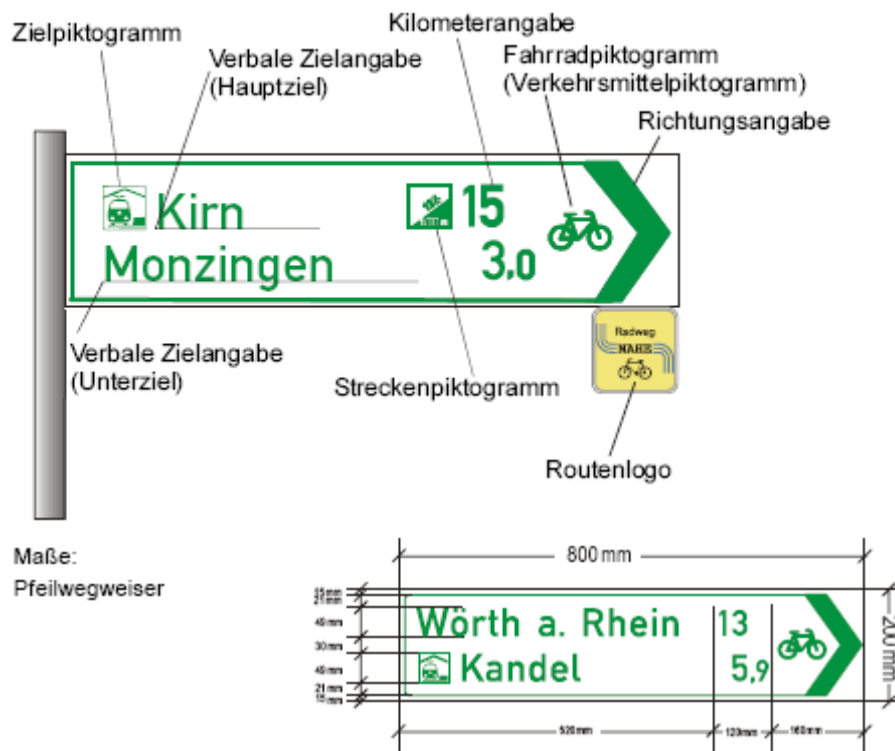


Quelle: (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004), S. 5-7

Weitere Grundsätze im Rahmen der HBR sind Kontinuität und regionale Vernetzung, welche durch die Vorgaben des Großräumigen Radwegenetzes gegeben sind. Dieses Netz bildet die landesweit einheitliche, mit den Kreisen und kreisfreien Städten abgestimmte Grundlage der Radroutenführung und damit auch der regionalen und lokalen Wegweisung. Es muss bei örtlichen Planungen berücksichtigt werden. Im Rahmen des Großräumigen Radwegenetzes werden auch die Haupt- und Unterziele vorgegeben, so dass eine konsistente Wegweisung gewährleistet ist (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 2-1).

Im Rahmen der HBR werden Inhalt und Gestalt der Wegweiser vorgegeben (vgl. Abb. 25). Über das Merkblatt der FGSV hinausgehend werden auch weitere Elemente der Wegweisung eingesetzt, etwa Detailübersichten zu den einzelnen Radwegen.

Abb. 25: Vorgaben für Wegweisung nach HBR (Beispiele)



Quelle: (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004), S. 5-2ff

Die gesamte Fahrradwegweisung in Rheinland-Pfalz besteht nicht nur aus der zielorientierten Wegweisung, sondern umfasst die in der nachfolgenden Übersicht (vgl. Tab. 10) dargestellten Elemente. Die Details zu den einzelnen Elementen sind in der HBR beschrieben und werden an dieser Stelle nicht wiedergegeben.

Tab. 10: Zusammenfassende Darstellung der Elemente der Fahrradwegweisung

Element der Fahrradwegweisung	Beispiele (nicht maßstabsgerecht)
Zielorientierte Wegweisung	
Wegweiser mit Zielangaben	
Zwischenwegweiser	
Routenorientierte Wegweisung (mit Zusatzplakette eingehängt)	
Sonstige Schilder (besondere Streckeninformationen)	
Ergänzende radtouristische Orientierungshilfen	
Typ 1a/2a: Gesamtübersicht Radfernwege/Regionale Radrouten (bei regionalen Routen erst ab einer Länge von > 100 km erforderlich)	
Typ 1b/2b: Detailinfo Radfernwege/Regionale Radrouten	
Typ 3: Orientierung Radwanderregion	Konzeption noch nicht erarbeitet
Sonstige Schilder (Ortseingangsschilder)	

Radtouristische Hinweisbeschilderung	
Sehenswürdigkeiten	
Gastronomie/Beherbergung	 
Radtouristische Objektbeschilderung	
Gebäude	

Quelle: (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004), S. 5-1ff

Neben den planerischen und gestalterischen/inhaltlichen Vorgaben werden im Rahmen der HBR auch Schnittstellen zu anderen Wegweisungssystemen beschrieben. Dabei wird ausdrücklich betont, dass die Fahrradwegweisung ein eigenständiges System darstellt, das eine geschlossene Wegweisungskette umfasst. Sie wird folglich nicht ergänzend zur Wegweisung im Kfz-Verkehr eingesetzt. Sie stellt auch kein amtliches Verkehrszeichen im Sinne der StVO dar und ist damit nicht anordnungsfähig oder -bedürftig. Trotzdem sind bei der Realisierung der Fahrradwegweisung die Belange anderer Wegweisungssysteme zu berücksichtigen.

Neben der dargestellten radtouristischen Wegweisung werden in Rheinland-Pfalz laut HBR Mountainbike-Routen als Sonderwegweisung parallel zur allgemeinen Fahrradwegweisung ausgeschildert. Sie sollten künftig jedoch in die landesweite Wegweisung integriert und nach landeseinheitlichen Kriterien ausgeführt werden. Obwohl es sich bei den Mountainbikern um eine eigene Zielgruppe mit eigenen Ansprüchen an Wege und somit auch Ausschilderung handelt, ist eine grundsätzliche Vereinheitlichung anzustreben, da dies die Nutzung bzw. den Wechsel zwischen den Systemen für den Nutzer vereinfacht.

Einen ähnlichen, jedoch an entscheidender Stelle anderen Weg geht das Land Nordrhein-Westfalen. Basis der „Hinweise zu wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (HBR NRW) ist ebenfalls das genannte Merkblatt der FGSV. Mit der HBR NRW wird ebenfalls die Zielsetzung verfolgt, allen Akteuren eine Hilfestellung bei der Planung von Netzen und der Planung, Installation und Pflege der Radverkehrswegweisung zu geben. Hierdurch wird ein einheitlicher Qualitätsstandard erzielt, der mit dem der Wegweisung für den Kfz-Verkehr vergleichbar ist. In NRW wurde das Merkblatt der FGSV erstmalig in Deutschland flächendeckend im Rahmen des Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen (RVN NRW) umgesetzt (vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Oktober 2006, S.1-1).

Im Gegensatz zum Land Rheinland-Pfalz ist die Wegweisung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen in die Straßenverkehrsordnung (entsprechender Erlass vom 03.08.2000) integriert worden. Dies bezieht sich nicht nur auf die Schilder des RVN NRW sondern auf die gesamte Radverkehrswegweisung. Aus dieser Vorgehensweise ergeben sich bestimmte Konsequenzen, deren Wesentliche sind (vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Oktober 2006, S. 4-1):

- ➡ Die Beschilderung ist durch die Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich anzuordnen.
- ➡ Hierzu muss die Straßenverkehrsbehörde eine StVO-Abstimmung der Beschilderungsplanung mit den Baulastträgern, den betroffenen Kommunen, der Polizei und gegebenenfalls mit Dritten vornehmen.
- ➡ Die Baulastträger sind für Pflege und Unterhalt der sich in ihrer Baulast befindlichen Schilder zuständig.
- ➡ Die Beschilderung darf keine Werbung beinhalten.
- ➡ Die wegweisende Beschilderung darf mit anderen StVO-Beschilderungen kombiniert werden, z.B. in Form der Anbringung am gleichen Pfosten.

Aus dieser Vorgehensweise ergeben sich verschiedene Vorteile. Insbesondere ist die Verantwortung für Pflege und Unterhalt der Beschilderung durch die Integration in die StVO in der Form geregelt, dass der jeweilige Baulastträger dafür verantwortlich ist. Die Überprüfung kann im Rahmen der sonstigen Prüfung der StVO-Beschilderung erfolgen. Weiterhin können Kosten dadurch eingespart werden, dass beim Aufstellen der Schilder schon vorhandene Pfosten der StVO-Beschilderung genutzt werden können. Weiterhin verbessert das StVO-Abstimmungsverfahren die

Qualität der Radverkehrswegweisung, da sie unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet wird. Nachträgliche Bedenken oder Einwendungen sind durch umfassende Integration verschiedener Interessensgruppen so gut wie ausgeschlossen (vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Oktober 2006, S. 4-1f).

Die beiden Beispiele aus Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sind stellvertretend für verschiedene Bundesländer und zeigen den erklärten Willen, die Radverkehrsplanungen und deren Umsetzungen zu standardisieren, um dadurch einheitliche und landesweite Qualitätskriterien zu schaffen. Dies ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Allerdings läuft auch hier die föderalistische Struktur der Bundesrepublik Deutschland den Interessen der radtouristischen Nachfrage entgegen, die bundeslandübergreifende Standards erwartet. Die einzelnen Radverkehrsnetze enden an den jeweiligen Landesgrenzen, was vor allem bei der Nutzung der interaktiven Tourenplaner im Internet deutlich wird. Länderübergreifende Planungen sind nicht oder nur schwer möglich. Im Sinne einer stärkeren Berücksichtigung der Nachfragerwünsche wären bundesländerübergreifende Lösungen sinnvoller und wünschenswert.

3.2.2 Unterhaltung und Finanzierung radtouristischer Infrastrukturen

Ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Radtourismus ist nicht nur in der Errichtung entsprechender Infrastrukturen zu sehen, sondern vor allem im Unterhalt und der Pflege dieser Infrastrukturen. Dies gilt zum einen natürlich für die Wege, aber auch für die im vorherigen Abschnitt dargestellte Beschilderung. Mangelhafte oder lückenhafte Beschilderung ist für viele Radtouristen ein schwerwiegender Kritikpunkt und führt zu sinkender Akzeptanz der Routen und Wege, was sich deutlich aus den in Teil 2 dargestellten Befragungsergebnissen ableiten lässt.

Bezüglich der Beschilderungssysteme wird in der dargestellten HBR in Rheinland-Pfalz die Forderung einer regelmäßigen Wartung erhoben. Als Intervall werden hier ein bis zwei Wartungen pro Jahr angesetzt. Ansonsten läuft das Wegweisungssystem Gefahr, nach wenigen Jahren schon entwertet zu sein (vgl. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 7-1ff.).

Die Unterhaltung der Beschilderungssysteme obliegt dabei – wenn keine anderslautenden Vereinbarungen getroffen wurden – dem jeweiligen Baulastträger, also der Institution, die für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung dieser Infrastruktur zu-

ständig ist, i.d.R. die öffentliche Hand. Da die Radrouten fast immer die administrativen Grenzen mehrerer Baulastträger überschreiten, muss hierfür eine übergreifende Lösung gefunden werden. Seitens des Landes Rheinland-Pfalz wird hier noch an konkreten Handlungsempfehlungen gearbeitet (Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004, S. 7-1).

In Nordrhein-Westfalen ist die Finanzierung der Unterhaltung der Wegweisung durch den StVO-Status eindeutiger geregelt: „Die Wegweiser sind straßenverkehrsrechtlich angeordnet und sind somit im Eigentum und damit auch in der Verantwortung der entsprechenden Baulastträger. Sie erfordern nun – wie alle übrigen Verkehrszeichen auch – in einem wiederkehrenden Rhythmus die folgenden Arbeiten:

- Prüfung der Erkennbarkeit,
- Kontrolle der Ausrichtung der Wegweiser,
- Reinigung und Instandsetzung der Wegweiser,
- Kontrolle der Standsicherheit der Pfosten,
- Ersatz fehlender Wegweiser“ (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Oktober 2006 S. 7-1).

Zur Umsetzung dieser Forderungen wurde ein Qualitätssicherungssystem entworfen, welches sowohl die Kontrolle durch den Baulastträger, die Verkehrsschau durch die Straßenverkehrsbehörde, eine Hotline für telefonische Schadensmeldungen, eine routinemäßige Abfrage zum Radverkehrsnetz NRW bei den Baulastträgern seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW als auch die Ersatzbeschaffung beschreibt. Auch hier wird die Finanzierung an die jeweiligen Baulastträger übergeben (vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Oktober 2006, S. 7-1ff).

Problematisch im Hinblick auf den Unterhalt von radtouristischen Infrastrukturen, aber vor allem auch von Serviceangeboten und Marketingaktivitäten ist sicherlich die Frage der jeweiligen Finanzierung. Auf Grund der Unterschiedlichkeit der Radverkehrsanlagen stellt sich das Finanzierungs- und Fördersystem diesbezüglich sehr heterogen und unübersichtlich dar. Diese heterogene Lage ergibt sich zum einen durch die unterschiedlichen Möglichkeiten der Wegeführung, etwa straßenbegleitend an klassifizierten Straßen, selbstständig, an Bundeswasserstraßen, auf Forst- und Wirtschaftswegen etc. Zum anderen ergibt sich diese heterogene Lage auch daraus,

dass gerade im touristischen Bereich auch nicht-investive Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, Serviceangebote etc. finanziert werden müssen.

Damit ein gewisses Maß an Transparenz im Bereich der Finanzierungsmöglichkeiten hergestellt werden kann, wurden im Rahmen der Umsetzung des NRVP verschiedene Forschungsprojekte zum Thema Finanzierung von Radverkehrsinfrastrukturen durchgeführt. Das wesentlichste Projekt und von hohem praktischen Nutzen ist die „Förderfibel Radverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr 2007), S. 101). Sie verfolgt das Ziel, eine Informationsplattform zu erstellen, auf deren Basis geeignete Förderprogramme und -instrumente in Abhängigkeit vom jeweiligen Bundesland und der jeweiligen Maßnahme schnell recherchiert werden können. Die Förderfibel Radverkehr ist als Datenbank auf dem Fahrradportal des BMVBS installiert worden und kann zur Recherche von Förderprogrammen genutzt werden.

Als Ergebnis des Projektes Förderfibel Radverkehr wurde festgestellt, dass vergleichsweise gute Förderbedingungen für kommunale Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Alltags- und des touristischen Radverkehrs in Deutschland bestehen. Stark eingeschränkt dagegen sind die Möglichkeiten für radverkehrsbezogene Öffentlichkeitsarbeit sowie Serviceangebote. Bedeutend für den Fortbestand radtouristischer Infrastrukturen ist auch der Umstand, dass vor allem für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen nur selten Fördermöglichkeiten bestehen (Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 111).

Aus touristischer Sicht ist somit ein Fördersystem, welches schwerpunktmäßig die Errichtung entsprechender Infrastrukturen fördert und weniger Wert auf Marketing und Öffentlichkeitsarbeit legt, unzureichend konzipiert und lässt wesentliche Instrumente außer Acht, welche der Verbreitung dieser Angebote dienen. Denn die reine Förderung von Infrastrukturen führt nicht automatisch auch dazu, dass diese von den Zielgruppen angenommen werden.

Als großes Problem im Hinblick auf die Finanzierung von radtouristischen Anlagen und Infrastrukturen und generell von Radverkehrsinfrastrukturen erweisen sich somit die unterschiedlichen Zuständigkeiten, die zum einen breit gefächert sind, zum anderen sich auch stärker überlagern (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 153). Welche Komplexität die Finanzierungsprobleme in der Umsetzung des D-Netzes annehmen kann, verdeutlichen alleine schon die notwendigen – geschätzten – Finanzvolumina: Im Rahmen der Verbesserung der deutschlandweiten Wegequalität werden ca. 200 Mio. EURO benötigt, eine durchgängige Wegweisung beansprucht

Finanzmittel in einer Größenordnung von ca. 4 Mio. EURO (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 153).

Eine strikte Trennung zwischen Förderinstrumenten für den Alltagsradverkehr und dem touristischen Radverkehr ist nicht möglich. Vielmehr kann der touristische Radverkehr auch aus den unterschiedlichsten Förderinstrumenten schöpfen, die für den allgemeinen Radverkehr gedacht sind. Dabei stehen den Flächenstaaten ca. 10 bis 20 verschiedene Förderinstrumente zur Verfügung, von denen einige nachfolgend exemplarisch dargestellt sind (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 101ff):

- Haushaltsmittel für Radwege an Bundes- und Landstraßen; sie sind zweckgebunden für den Bau und Unterhalt von Radwegen in der Baulast des Bundes und der Länder. Bedeutung hat dieses Instrument vor allem für kleinere Kommunen in Form der Verbesserung von Ortsdurchfahrten. Dieser Haushaltstitel betrug 2006 ca. 100 Mio. EURO, 2007 ca. 80 Mio. EURO. Aus touristischer Sicht ist dieses Finanzierungsinstrument für den Radtourismus von eher untergeordneter Bedeutung, da touristische Radwege selten an Bundes- und Landstraßen verlaufen.
- Haushaltsmittel für Radwege an Bundeswasserstraßen. Dieser Titel hat große Bedeutung für den Radtourismus, da zahlreiche Radrouten entlang von Wasserstraßen geführt werden. Im jeweiligen Verantwortungsgebiet der sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen können ca. 60% bis 100% der Betriebswege von Radfahrern genutzt werden. 2004 wurde dieser Titel mit ca. 10 Mio. EURO angesetzt.
- Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist ein Instrument zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden, in dessen Rahmen bis zum Jahr 2003 jährlich 1,677 Mrd. EURO für entsprechende Maßnahmen zu Verfügung standen. Über den Anteil für radverkehrsbezogene Maßnahmen liegen jedoch keine Angaben vor. Im Rahmen dieses Finanzierungsinstrumentes können sowohl Radverkehrsanlagen finanziert werden, wenn es sich um für den Radverkehr wichtige Wege handelt, und Wegweisungssysteme. Voraussetzung zur Förderung von Wegweisungssystemen ist, dass diese merkbblattkonform⁹ sind und im Rahmen eines Radverkehrsplanes einer Kommune ausgewiesen sind. Da die Verwendung der Mittel in der eigenverantwortlichen Disposition der Länder liegt, sind die Kriterien, welche Maßnahmen gefördert

⁹ = gemäß „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für den Stadtverkehr (FGSV)

werden können, zwischen den Bundesländern unterschiedlich. So werden in einigen Ländern nur bautechnische Maßnahmen gefördert, in anderen können auch z.B. Markierungen gefördert werden.

- Die Finanzausgleichsgesetze (FAG) sind ebenfalls zu den Regelfinanzierungsinstrumenten für Verkehrsmaßnahmen zu zählen. Deren Volumen liegt unterhalb der GVFG-Mittel, ihre Verwendung für Radverkehrsmaßnahmen ist ebenfalls von Land zu Land unterschiedlich. Sie können das Finanzvolumen der GVFG-Mittel vergrößern. Sie können aber auch für Maßnahmen genutzt werden, die nicht von den GVFG-Mitteln abgedeckt werden. In Rheinland-Pfalz werden hiermit auch Radwanderwege und Beschilderungen finanziert, in Schleswig-Holstein z.B. Fahrradabstellanlagen außerhalb von Bike & Ride-Maßnahmen. Somit erlangt dieses Förderinstrument z.T. größere Bedeutung für den Radtourismus, da Maßnahmen an nicht straßenbegleitenden Wegen gefördert werden können.
- Mittel für kommunale Radverkehrsmaßnahmen stehen ebenfalls aus dem Städtebauförderungsprogramm zur Verfügung, wenn sie der Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur dienen. Die Bedeutung für den Radtourismus ist eher gering einzuschätzen.
- In ländlichen und strukturschwachen Gebieten kann der Radtourismus auch einen größeren Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung von Regionen beitragen. Aus diesem Grund werden gerade für entsprechende Regionen Förderprogramme ausgelegt, die verhältnismäßig gut ausgestattet sind: GA-Mittel (Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgaben) zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur in ländlichen und strukturschwachen Regionen sowie spezielle EU-Förderprogramme unterstützen solche Regionen. Der Vorteil der EU-Mittel liegt vor allem darin, dass auch begleitende Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, touristisches Marketing oder begleitende Infrastrukturen wie Rastplätze gefördert werden können. Dafür unterliegen die EU-Programme zeitlichen Restriktionen (EFRE oder LEADER+-Mittel waren bis 2006 begrenzt und laufen nun in einer neuen Förderperiode weiter) oder sind auf bestimmte Räume begrenzt (z.B. INTERREG-Mittel). Die Bedeutung solcher Maßnahmen für den Radtourismus ist sehr hoch einzuschätzen, da hier ganzheitliche Maßnahmen entwickelt werden können, die nicht nur die Bereitstellung, sondern auch die Vermarktung entsprechender Infrastrukturen umfassen.

- Mittel auch für radtouristische Zwecke stehen aus den Fördermöglichkeiten für den land- und forstwirtschaftlichen Wegebau sowie aus den Flurbereinigungsgesetzen zur Verfügung. Auch hier ergibt sich eine hohe Bedeutung für den Radtourismus, da diese Wege Flächen außerhalb des öffentlichen Straßennetzes erschließen.
- Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV stehen dem Radverkehr in einigen Ländern (Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Sachsen-Anhalt) zur Verfügung, wenn entsprechende Maßnahmen in Zusammenhang mit dem ÖPNV stehen, wie z.B. Bike&Ride-Anlagen. Hier ist von einer eher geringen Bedeutung für den Radtourismus auszugehen.
- Mittel aus der Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegweisung können ebenfalls länderabhängig für Radverkehrsmaßnahmen genutzt werden (Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt).
- Mittel aus dem Bereich der Maßnahmen für die Arbeitsförderung sind ebenfalls für radtouristische Maßnahmen interessant, da hierdurch zusätzlich zu den Mitteln für den Wegebau auch Mittel für die personelle Ausstattung bestimmter Angebote zur Verfügung gestellt werden können – etwa für den Betrieb von Fahrradstationen an Bahnhöfen.

Die Vielfalt der Finanzierungsmöglichkeiten erfordert von den Kommunen und Gebietskörperschaften somit ein hohes Maß an Flexibilität und Kreativität, um die Möglichkeiten auch ausschöpfen zu können. Als Hemmnis hat sich in vielen Fällen gerade in Bezug auf die GVFG-Maßnahmen die Bagatellgrenze in einigen Bundesländern erwiesen (Baden-Württemberg: 200.000 EURO, Bayern, Hamburg, Hessen: 100.000 EURO). Diese Grenzen sollen der Vereinfachung der Verwaltung dienen, allerdings liegt das Volumen vieler Maßnahmen im Bereich Radverkehr deutlich unter dieser Grenze. Umgangen werden können diese Grenzen durch die Zusammenlegung von Maßnahmen verschiedener Kommunen, um das Volumen über die Grenzen zu heben. Dies unterstützt wiederum die Notwendigkeit, im Bereich des Radverkehrs/Radtourismus eher in Netzzusammenhängen denn in isolierten Maßnahmen zu denken. Dies führt aber auch dazu, dass kostengünstigere Alternativen (etwa Markierungen) nicht gewählt werden, da die aufwendigeren Alternativen (Radwege-neubau) finanziert werden und somit für die Kommunen günstiger sind. Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein haben deutlich niedri-

gere Bagatellgrenzen (5.000 bis 12.000 EURO; vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007, S. 105).

Die z.T. gut ausgestatteten Fördermöglichkeiten täuschen jedoch über die Tatsache hinweg, dass selbst bei Förderraten von 90% viele Kommunen mit der Aufbringung des notwendigen Eigenanteils für die Maßnahmen (Co-Finanzierung) finanziell überfordert sind. Somit erhalten auch private Mittel für öffentliche Aufgaben zunehmend Bedeutung, welche der Entlastung der kommunalen Haushalte dienen. Beispiele sind Unterstützungen von z.B. touristischer Radrouten durch Sparkassen oder das Beherbergungs- und Gastgewerbe oder Sponsoring durch private Wirtschaftsbetriebe, wie z.B. Fahrradhändler (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2007 S. 107). Vor diesem Hintergrund erlangt die Kenntnis über die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für die betreffenden Regionen als Argument für eine Co-Finanzierung besondere Bedeutung und unterstützt die Notwendigkeit, diese auf fundierter Basis zu messen.

Als größte Hemmnisse im Rahmen der Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen und damit auch von radtouristischen Maßnahmen haben sich ergeben:

- ➔ Zu geringe und fehlende Eigenmittel der Kommunen.
- ➔ Fehlende Mittel für den Unterhalt und das Marketing/Kommunikation für diese Einrichtungen.
- ➔ Hohe Bagatellgrenzen.

Insgesamt ist für den Radtourismus vor allem die Förderung des Unterhalts sowie der nicht-investiven Maßnahmen von hoher Bedeutung, da sie eine nachhaltige Qualitätssicherung erst ermöglichen. Eine reine zur-Verfügung-Stellung von Radwegen initiiert noch keinen Radtourismus.

3.3 Anbieter radtouristischer Dienstleistungen und Angebote

Neben der Darstellung des radtouristischen Angebotes in Form von Infrastrukturen und deren Unterhaltung sowie Finanzierung soll nachfolgend ein kurzer Überblick über die radtouristischen Angebote in Form von buchbaren Produkten und weiteren Serviceangeboten gegeben werden. Diese Angebote machen das infrastrukturelle Angebot in Form des dargestellten, hierarchischen Wegenetzes für viele Radtouris-

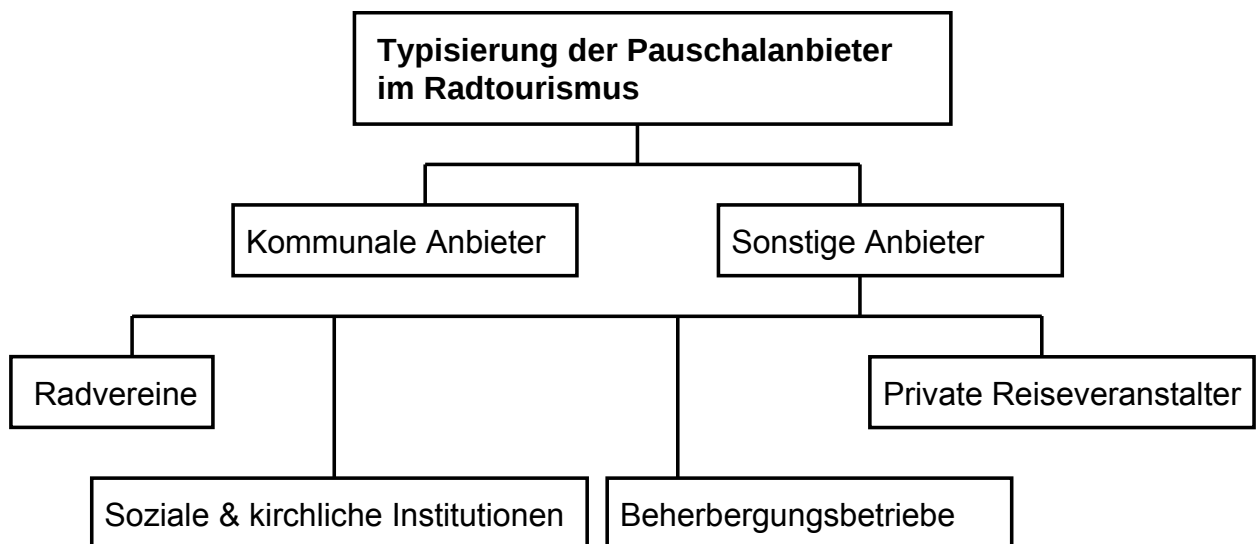
ten erst erlebbar. Radtouristische Angebote gibt es für unterschiedliche Ansprüche und für unterschiedliche Intensitäten der Radnutzung vgl. (vgl. Sparkassenverband Saar et al. 2005, S. 95):

- ➔ Radfahren als Haupturlaubsaktivität
- ➔ Radfahren auf ausgewiesenen Radwegen
- ➔ Radfahren als sportliche Tätigkeit oder auch als Zuschauer von Radsportveranstaltungen

Eine überschneidungsfreie Zuordnung einzelner Angebote ist jedoch auf Grund der Vielfältigkeit der einzelnen Angebote und der unterschiedlichsten Angebotsstrukturen nicht möglich.

In Deutschland werden Radreisen von verschiedenen Anbietern angeboten (vgl. Abb. 26). Zum einen zählen private Reiseveranstalter dazu, zum anderen bieten auch Kommunen, Touristinformationen oder regionale Tourismusorganisationen Radreisen in den jeweiligen Radregionen an. Auch örtliche Radvereine und der ADFC bieten Pauschalen oder individuell wählbare Bausteine einer Radreise an.

Abb. 26: Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus



Quelle: (Wüstefeld 1998), S.29

Die Anbieter von radtouristischen Angeboten können grob in öffentliche/kommunale Anbieter und privatwirtschaftliche Anbieter unterschieden werden. Öffentliche/kommunale Anbieter konzentrieren ihre Angebote i.d.R. auf ihr regionales Ve-

antwortungs- und Zuständigkeitsgebiet, privatwirtschaftliche Anbieter dagegen bieten i.d.R. Angebote in den unterschiedlichsten Regionen an. Zwischen diesen beiden Anbieterformen stehen die touristischen Leistungsträger, die zum Teil ebenfalls radtouristische Angebote erstellen. Dies sind überwiegend Beherbergungsbetriebe, die zusätzlich zu ihren eigentlichen Beherbergungsangeboten auch radtouristische Elemente anbieten und somit ihr eigentliches Produkt „Übernachtung“ mit einem radtouristischen Zusatznutzen ausstatten.

Eine umfangreiche, jedoch nicht vollständige Übersicht über deutschlandbezogene radtouristische Angebote bietet die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“. Sie präsentiert „eine Fülle von ausgesuchten Radfernwegen. Kürzere, längere, beliebte und bewährte, Geheimtipps und auch neue, viel versprechende Kreationen. ... Die Broschüre gibt Hinweise zur Anreise und zum Kartenmaterial, informiert über den Verlauf und die Besonderheiten der Strecke, unterbreitet Pauschalangebote. Auch Bundesländer und Regionen ... stellen sich vor.“ (Deutsche Zentrale für Tourismus et al. 2005, S. 3).

Eine Auszählung der Angebote in der Ausgabe 2005 von Deutschland per Rad entdecken ergab 89 verschiedene buchbare Angebote. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer dieser Angebote lag bei rund 5 Tagen. Damit fallen die Angebote überwiegend in den Bereich des Kurzurlaubes. Sie stellen damit eher ein Angebot für den zusätzlichen Zweit- oder Dritturlaub dar. Diese Angebotsstruktur wurde auch schon bei der Analyse der Nachfrager deutlich: Radurlaub ist weniger ein Thema für den Haupturlaub, sondern eher ein Anlass für einen zusätzlichen Kurzurlaub. Der durchschnittliche Angebotspreis der Angebote aus „Deutschland per Rad entdecken“ beträgt ca. 315,7 EURO; pro Person und Übernachtung entspricht dies einem Wert von ca. 60 EURO.

Typische Angebote kommunaler Anbieter entsprechen in der Regel der folgenden Struktur (vgl. Deutsche Zentrale für Tourismus et al. 2005, verschiedene Seiten):

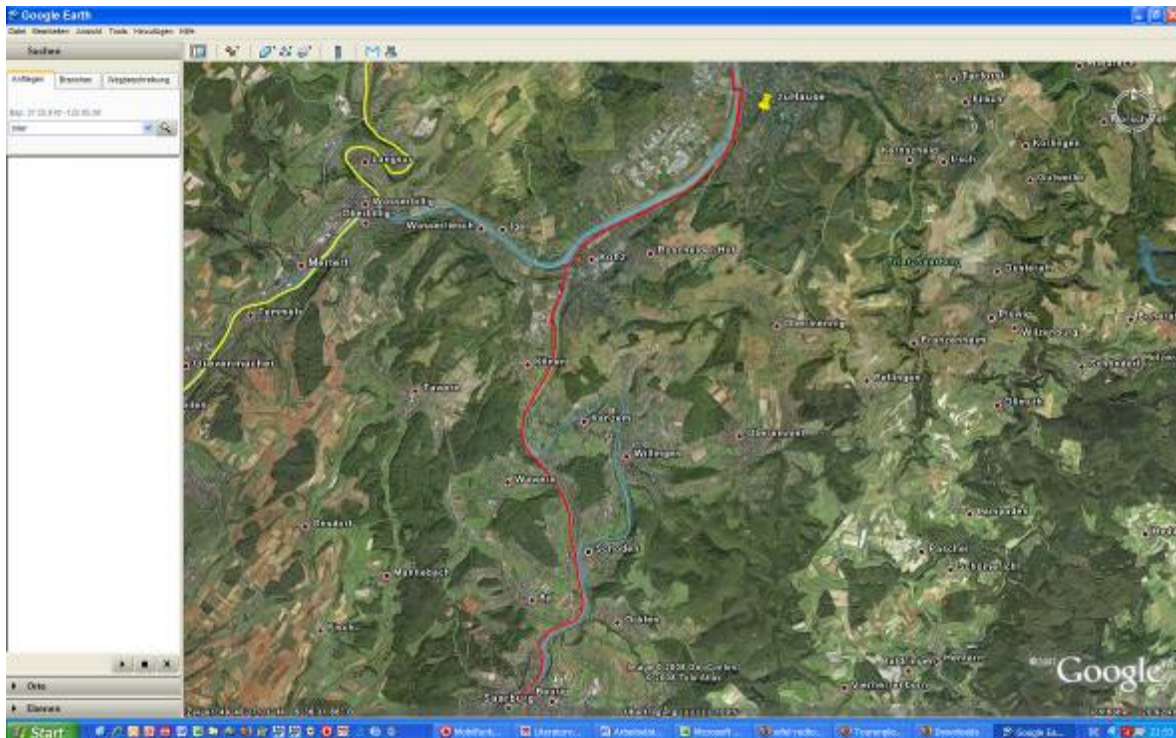
- Titel des Angebotes: Sprechender Name bzw. thematische Ausrichtung oder regionaler Bezug. Beispiele: „Auf Felgen schwelgen“ (gastronomischer Schwerpunkt), „GenussBahnRadeln auf der BahnRadRoute Weser-Lippe“ (leichter Radweg auf Bahntrasse) oder „Naturerlebnis pur in der Oberlausitz“ (Bezeichnung der Angebotsregion).
- Informationspaket: Tourenbuch, Radkarten, ausgearbeitete Radroute.

- ➔ Zusatzangebote: Eintritte in regionale Museen, Ausstellungen oder lokale Freizeiteinrichtungen.
- ➔ Serviceangebote: Service-Hotline, Gepäckservice, Radservice, Leihräder, GPS-Geräte und GPS-Tracks der Routen, Lunchpaket bzw. Snacks für unterwegs.
- ➔ Weitere Leistungen: Merchandising-Produkte in Form von u.a. T-Shirts, Caps, Rucksäcken.

Neben den dargestellten Pauschalarrangements bieten die kommunalen Anbieter vor allem Tourenvorschläge ohne weitere Leistungsbausteine als Planungshilfe an, die überwiegend kostenlos in Form von Info-Paketen bestellt oder direkt von den einzelnen Homepages geladen werden können und sich an Individualreisende richten. Beispiele hierfür finden sich auf den Seiten der Eifel Tourismus GmbH sowie deren Radwanderportal www.eifel-radtouren.de, die wiederum eine Untergliederung des Radwanderportals Rheinland-Pfalz (www.radwanderland.de) darstellt.

Immer häufiger finden sich auch interaktive Kartenwerke im Internet, die von kommunalen bzw. regionalen Tourismusverwaltungen betrieben werden und die dem Nutzer die individuelle Planung von Radrouten ermöglichen. Hier lassen sich auch Schnittstellen mit andern Verkehrsmitteln, i.d.R. Bahnhöfe oder Busanbindungen, abrufen. Zum Standardrepertoire dieser Seiten gehören neben der Ausgabe von kartographischen Darstellungen in individuell wählbaren Maßstäben auch der Abruf der Routen als GPS-Tracks oder die Einbindung als Google-Earth-Flug (vgl. Abb. 27). Diese Möglichkeit dient weniger der konkreten Orientierung während der Radtour, sondern der überblicksartigen Darstellung zur Orientierung im Planungsstadium einer Reise.

Abb. 27: Google-Earth-Flug: Export des Routenvorschlags Trier-Saargburg des Tourenplaners Rheinland-Pfalz



Quelle: Radtourenplaner Rheinland-Pfalz 2008; Google-Earth

Neben den dargestellten kommunalen Anbietern radtouristischer Produkte und Informationen existieren auf dem Markt natürlich noch die Anbieter aus dem privatwirtschaftlichen Bereich. Hier können zwei Kategorien unterschieden werden:

- ➔ Radtouristische Anbieter, die sich auf entsprechende Angebote spezialisiert haben.
- ➔ Anbieter von touristischen Produkten, bei denen Radtourismus eine untergeordnete Rolle spielt.

Waren es seit den 1970er Jahren vornehmlich Spezialreiseveranstalter, die Pauschalen für Radtouristen anboten, haben seit den 1990er Jahren auch die großen Reiseveranstalterkonzerne wie TUI oder Thomas Cook das Segment des Radtourismus als bedeutenden Wachstumsmarkt erkannt. Besonders für ausländische Zielgebiete befinden sich in deren Katalogen zahlreiche Pauschalangebote (vgl. Hertlein 1998, S.15).

Der Veranstalter kombiniert Produkte aus mehreren Teilleistungen. Er bietet individuelle oder begleitete Touren an. Individuell bedeutet dabei lediglich, dass bestimmte Bausteine durch den Radtouristen wählbar sind. Dabei können je nach Bedarf orga-

nisatorische Bestandteile der Reise wie Buchung der Übernachtungen, Ausstattung mit umfangreichem Informationsmaterial, Gepäcktransport und eventuell auch die Fahrradvermietung vom Reiseveranstalter übernommen werden. Die Radtour selbst findet aber nicht in der geführten Gruppe statt, sondern individuell mit eigenen Reisepartnern.

Laut ADFC Radreiseanalyse 2006 konnten die Radreiseveranstalter im Jahr 2005 erneut zweistellige Zuwachsraten vorweisen. Allerdings bevorzugt die überwiegende Mehrheit der im Rahmen der ADFC-Mitgliederbefragung befragten Personen (über 90 %) es, ihre Reise individuell zu organisieren (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2006a).

Bei den geführten Touren fährt der Teilnehmer in einer geschlossenen Gruppe mit, welche von einem Reiseleiter betreut wird. Die Tagesetappen liegen zwischen 25 und 70 km, abhängig von Route, Ziel oder Thema. Je nach Anbieter können Zusatzleistungen hinzukommen (vgl. Klemm 1995 S.26f.).

Allein der ADFC präsentiert auf seiner Radreisen-online Plattform 2008 die Angebote von ca. 87 Radreiseanbietern, wobei auch hier eine Mischung aus Spezialveranstaltern und Veranstaltern mit Angebotsschwerpunkten außerhalb des Radtourismus zusammengefasst werden.

Als ein Beispiel eines Spezialradreiseveranstalters soll an dieser Stelle *velociped* vorgestellt werden. Dieser Veranstalter zählt zu den größeren Radreiseveranstaltern und bietet ein sehr umfangreiches Programm an. Dieses Programm ist nicht nur auf deutsche Destinationen beschränkt, sondern es werden europaweit und in Übersee Radreisen angeboten.

Die Struktur der einzelnen Radreisen spiegelt die dargestellten Bedürfnisse und Anforderungen der radtouristischen Nachfrage wider und berücksichtigt durch verschiedenste Reisebestandteile die große Heterogenität der Zielgruppe der Radtouristen. Zumindest in den deutschen Destinationen werden von *velociped* sowohl individuelle als auch geführte Reisen angeboten. Der Schwierigkeitsgrad weist eine hohe Varianz auf, so dass die unterschiedlichsten Zielgruppen angesprochen werden können. Weiterhin werden verschiedene Urlaubsinhalte kombiniert: In zahlreichen Regionen mit Fluss- oder Küstenlandschaften werden kombinierte Angebote, bestehend aus Schiffs- und Radreise angeboten. Weiterhin werden kulturelle Aspekte sowie regionale Besonderheiten in die Programme integriert. Dies kommt dem dargestellten Nachfragerverhalten entgegen, welches häufig Radfahren mit anderen

Urlaubsaktivitäten oder -inhalten kombiniert bzw. Radfahren selten das alleinige Urlaubsmotiv darstellt.

Die Angebote von *velociped* in Überseedestinationen wie Hawaii, Kuba oder Neuseeland zu Preisen von über 2.500 € pro Person bestätigen, dass die Zielgruppe der Radtouristen durchaus auch über größere Reisebudgets verfügt und auch Fernreisen im Bereich Radtourismus ihre Berechtigung und damit auch Nachfrage haben.

Neben Spezialveranstaltern wie *velociped*, welche ein breites Spektrum radtouristischer Produkte anbieten, haben sich auf dem Markt auch Radreiseveranstalter mit speziellen Angeboten etabliert, welche bestimmte radtouristische Teilsegmente ansprechen. Hier sind insbesondere die Anbieter von Radsportreisen zu nennen, welche stärker Trainingsaspekte im Bereich Rennrad oder Mountainbiken in den Mittelpunkt ihrer Angebote stellen.

Neben den eher ländlich geprägten Räumen hat der Radtourismus auch in einigen Großstädten und Ballungsgebieten eine gewisse Bedeutung erlangt (vgl. Freitag 2005, S.48). Spezielle Leih- und Pfandfahrradsysteme werden angeboten und vergrößern den Aktionsradius der Touristen und Ausflügler im Vergleich zu den Fußgängern enorm, wie beispielsweise Pfandfahrradsysteme in Kopenhagen, Paris oder seit 2008 in der Stadt Luxemburg. Pfandfahrräder sind an verschiedenen Standorten im Innenstadtbereich aufgestellt und werden nach dem Einkaufswagenprinzip mit einer Münze geliehen und können an einer beliebiger Station wieder abgegeben werden (vgl. Freitag 2005, S.48f). Neuere Systeme arbeiten mit Codekarten oder Kreditkartensystemen, so dass eine schnelle, bargeldlose Verfügbarkeit auch für ortsfremde Touristen gewährleistet ist. Nach einem ähnlichen Prinzip arbeitet auch das Angebot *Call-a-Bike* der Deutschen Bahn AG, welches in verschiedenen deutschen Großstädten verfügbar ist. Hier können registrierte Kunden unkompliziert die entsprechenden Räder an fixen Standorten oder aber wenn sie ein ungenutztes Rad sehen, entleihen. Die Abrechnungen der Nutzungsgebühren erfolgen automatisch per Bankeinzug oder Kreditkarte.

Auch Stadtführungen per Rad werden vermehrt in den deutschen Großstädten angeboten. So bietet z.B. der Veranstalter *inside Cologne GmbH* verschiedene thematische Stadtführungen in Köln auch mit dem Fahrrad an, die sich an die verschiedensten Zielgruppen richten (vgl. *inside Cologne GmbH* 2009).

Zusammenfassung Teil I

Die vorherigen Abschnitte haben einen ersten Einblick in verschiedene Gesichtspunkte des Radtourismus gegeben. Radtourismus stellt sich demnach nicht als einheitliches Produkt dar, sondern zeigt die verschiedensten Formen, die stark vom individuellen Verhalten des Radreisenden bzw. Rad fahrenden Tagesausflügler abhängig sind.

Große Schwierigkeiten bereiten heute immer noch genaue Definitionen von Marktgrößen und Zielgruppen. Vor allem im bundesweiten Maßstab lässt sich die Größe des Marktsegmentes der Radtouristen nur auf Basis einer Analyse der Reisemotive oder Urlaubsaktivitäten abschätzen.

Die bisherigen Ausführungen machen aber auch schon indirekt die Bedeutung des Radtourismus für den Tourismus insgesamt deutlich: Die Vielzahl von Produktinnovationen, regionalen Angeboten sowie Erweiterungen der radtouristischen Infrastruktur spricht für ein vitales touristisches Marktsegment, welches auch in den nächsten Jahren noch stabile Gästezahlen liefern wird. Als großes und bis heute nicht befriedigend gelöstes Problem stellt sich jedoch die mangelnde Koordination der Angebote dar. Vor allem in einem föderalistisch geprägten Staat wie Deutschland ist eine zentrale Koordinierungsstelle von besonderer Bedeutung, um regionale oder bundeslandweite Sonderlösungen zu vermeiden. Ziel muss es sein, ein bundesweit einheitliches Vorgehen mit entsprechenden Standards einzurichten, so dass sich das Produkt Radtourismus auch über Bundesländergrenzen hinweg als einheitliches Produkt dem Gast präsentiert. Dies würde auch die Einführung und Überwachung von Qualitätsstandards deutlich vereinfachen. Als positives Vorbild muss in diesem Fall die Schweiz genannt werden, die in vielen Bereichen zentrale, landesweit gültige Standards geschaffen hat.

Die bisherige Analyse zeigte deutlich auf, dass radtouristische Infrastrukturen auf Grund ihrer Größenordnung sowie der sinnvollen Mindestlängen von Radwegen erhebliche Infrastrukturinvestitionen erfordern, die über die verschiedensten öffentlichen Haushalte und Fördermöglichkeiten zu finanzieren sind. Neben der reinen Bereitstellung von Wegen bedarf es ausgeklügelter Beschilderungssysteme sowie begleitender Angebote, welche diese verschiedenen Infrastrukturbausteine erst zu einem vollständigen Angebot werden lassen. Somit ist neben dem Finanzbedarf das Problem der Koordination verschiedenster Akteure zu lösen. Zusätzlich konnte dar-

gestellt werden, dass Radtourismus vor allem auf der kommunalen und regionalen Ebene im Planungsstadium sowie im Rahmen der Errichtung und Pflege dieser Infrastrukturen ein komplexes Feld ist.

Im ersten Teil der Arbeit wurde ebenfalls die Bedeutung bundesweiter oder zumindest überregionaler Forschungsvorhaben im Bereich Radtourismus deutlich, da der größte Teil der wissenschaftlichen Bearbeitung des Themas auf kleineren Regionalstudien basiert.

Vor dem Hintergrund des nicht unerheblichen Aufwandes, der betrieben werden muss, um radtouristische Infrastrukturen von hoher Qualität erstellen zu können und dem Wartungs- und Pflegeaufwand, der zur Erhaltung dieser Infrastruktur notwendig ist, soll die nachfolgende Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus vor allem dazu dienen, zwei Grundannahmen zu überprüfen:

- ➔ Der Aufbau der radtouristischen Infrastruktur kann durch die Ausgaben der Radtouristen und die daraus abgeleitete Wertschöpfung refinanziert werden.
- ➔ Die wirtschaftlichen Effekte decken die Kosten für Unterhalt und Pflege dieser Infrastruktur sowie für das regionale Marketing.

Wenn sich diese Annahmen bestätigen, können sie starke Argumente für die Bereitstellung von Investitionsmitteln in die radtouristische Infrastruktur darstellen. Beide Annahmen lassen sich allerdings nur auf indirektem Wege überprüfen, da radtouristische Ausgaben nur indirekt über die wirtschaftlichen Effekte quantifiziert werden können. Eine direkte Verrechnung der Einnahmen aus dem Radtourismus kann nicht geschehen, da hierfür – im Gegensatz zu mautpflichtigen Straßen oder anderen touristischen Infrastrukturen wie Bäder oder Museen – kein direkter Eintritt erhoben wird.

Nachfolgend sollen nun auf Basis von in Rheinland-Pfalz durchgeführten Befragungen und Zählungen die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus dargestellt werden. Ebenso werden Daten analysiert, welche das Marketing und die Produktbildung im Radtourismus unterstützen können und somit die Planung von akzeptierten Angeboten erleichtern. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird dann ein Berechnungsmodell entwickelt, mit dem die wirtschaftlichen Effekte von Radwegen in verschiedenen Topographien ohne Erhebungsaufwand abgeschätzt werden können.

TEIL II WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DES RADTOURISMUS AM BEISPIEL RHEINLAND-PFALZ - EMPIRISCHER TEIL

1 Allgemeine Berechnungsmethoden touristischer Wertschöpfungseffekte

1.1 Einführung in die Thematik

Im Vergleich mit anderen touristischen Aktivitäten wie Besichtigen, Spaziergehen, Sport treiben oder Wandern gehört Radfahren als hauptsächliches oder auch begleitendes Urlaubsmotiv zu den wichtigen Urlaubs- und Freizeitaktivitäten. Im ersten Teil der vorliegenden Arbeit wurde dies an Hand verschiedener empirischer Studien dargestellt und die quantitative Größe sowie einige qualitative Aspekte dieses Marktsegmentes näher beleuchtet.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Komplexität der Planungsprozesse sowie der notwendigen Budgets auf kommunaler Basis muss natürlich auch die Frage gestellt werden, ob sich diese Investitionen überhaupt lohnen. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Radtourismus in vielen Fällen keine direkten Einnahmen aus der Nutzung der bereitgestellten Infrastrukturen generiert, sondern der Radtourist seine Ausgaben und damit die wirtschaftlichen Effekte über eine große Region verteilt und diese den unterschiedlichsten touristischen und weiteren Akteuren einer Region zu Gute kommen, muss die Frage nach den wirtschaftlichen Effekten des Radtourismus differenzierter gestellt werden.

Im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit wird diese Frage in das Zentrum der Untersuchung gestellt, und es werden beispielhaft für Rheinland-Pfalz die wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus berechnet.

Die Basis für diese Berechnung bildet eine umfangreiche empirische Erhebung an ausgewählten rheinland-pfälzischen Radwegen, so dass gleichzeitig auch eine überregionale empirische Untersuchung zum Reiseverhalten und weiteren Aspekten des

radtouristischen Verhaltens vorliegt, deren Daten wesentlich zum Verständnis des Radtourismus beitragen.

1.2 Berechnungsmethoden zur Erfassung touristischer Wertschöpfungseffekte

Die Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung zieht sich schon lange durch die touristische Fachliteratur. Ende der 1950er und zu Beginn der 1960er Jahre erarbeitete Alfred Koch vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr (DWIF) erste Ansätze zur Erfassung der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus (vgl. Hürten 2007, S. 132).

Die Basis für die Darstellung der wirtschaftlichen Effekte ist eine Kreislaufbetrachtung, bei der die Wirkungen bestimmter ökonomischer Aktivitäten auf regionalwirtschaftliche Zielgrößen, wie etwa Wertschöpfung, Einkommen oder Beschäftigung im Mittelpunkt stehen. Ausgangspunkt ist nach Schätzl die Erkenntnis, „dass ökonomische Aktivitäten sich in Veränderungen der regional- oder volkswirtschaftlichen Endnachfrage niederschlagen“ (Schätzl 2000, S. 97). Der Einfluss dieser Veränderungen der Endnachfrage, die als exogene Größe eine unabhängige Variable darstellt, auf die davon abhängigen Variablen Wertschöpfung, Einkommen oder Beschäftigung, soll im Rahmen einer Wertschöpfungsanalyse dargestellt werden. Die mit einer bestimmten ökonomischen Aktivität – im vorliegenden Fall der Beteiligung am Radtourismus – verbundene Endnachfrageausweitung durch Konsum oder Dienstleistungsnachfrage stellt das Anstoßpotenzial für die Folgeeffekte auf den nachgelagerten Wertschöpfungsstufen dar (vgl. Schätzl 2000, S. 97).

Becker fasst 1988 die Schwierigkeiten in der Erfassung der wirtschaftlichen Effekte des Tourismus zusammen, betont aber auch gleichzeitig die Notwendigkeit solcher Vorhaben, denn es ist auch „in der politischen Diskussion wichtig, einigermaßen verlässlich die Größenordnung benennen zu können, welchen Beitrag der Fremdenverkehr zum Volkseinkommen leistet“ (Becker 1988, S. 378).

Obwohl die Diskussion um die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Tourismus somit schon bis weit in die 1950er Jahre zurückreicht, hat sich bis heute wenig an den grundsätzlichen Erfassungsmöglichkeiten dieser Effekte geändert. Prinzipiell bestehen zwei Wege zur Berechnung: Angebotsseitig und Nachfragerseitig. Moths

ging 1975 den angebotsseitigen Weg, in dem er überprüfte, inwieweit die einzelnen Wirtschaftsbereiche des verarbeitenden und des Dienstleistungsgewerbes vom Tourismus abhängig sind. Als problematisch erweist sich bei seiner Vorgehensweise die Abgrenzung, welche Wirtschaftsbereiche dem Tourismus zuzurechnen sind. Somit ergeben sich unweigerlich Unschärfen, die zu einer Verzerrung des Gesamtbildes führen müssen (vgl. Becker 1988, S. 375). Koch lehnt ein solches Vorgehen vollständig ab und postuliert den nachfragerseitigen Berechnungsweg als einzig gangbaren, „(...) weil im Gegensatz zu den meisten Wirtschaftszweigen der Fremdenverkehr in seiner Wirkung nicht angebots-, sondern nur nachfrageseitig erfassbar ist“ (nach Becker 1988, S. 375).

Diese Vorgehensweise, die touristische Wertschöpfung nicht über die Anbieter touristischer Dienstleistungen zu berechnen, sondern über die Nachfrage nach touristischen Dienstleistungen, wurde zu Beginn der 1960er Jahre entwickelt und stellt bis heute das Standardinstrument innerhalb der deutschsprachigen Tourismuswissenschaft dar (Hürten 2007, S. 134).

Dass die angebotsseitige Erfassung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus scheitern muss, wird vor dem Hintergrund der Weiträumigkeit des aktionsräumlichen Verhaltens der Radtouristen deutlich. Somit wäre ein extrem großes Untersuchungsgebiet mit einer Vielzahl von zu erhebenden Anbieterbetrieben notwendig, um eine brauchbare Stichprobe zur Berechnung der Effekte zu erhalten. Weiterhin lassen sich – wie erwähnt – die Anteile im Rahmen der Leistungserstellung, die dem Tourismus zufallen, nicht eindeutig abgrenzen. Der hohe Verflechtungsgrad des Tourismus wird dabei ebenfalls zu Abgrenzungsproblemen führen, die nicht kontrollierbar sind.

Über diese allgemeinen Schwierigkeiten hinweg wird es für die Anbieter im verarbeitenden und dienstleistenden Gewerbe kaum möglich sein, die Anteile zu benennen, die speziell auf den Radtourismus innerhalb einer Region entfallen. Hier werden sich auf der ersten Wertschöpfungsebene schon erhebliche Schwierigkeiten ergeben, die auf den nachgelagerten Ebenen nicht mehr zu lösen sind. Insgesamt ergeben sich bei der Erfassung der touristischen Wertschöpfung auf der Angebotsseite die folgenden Probleme (vgl. Hürten 2007, S. 134):

- ➡ Die Erfassung aller relevanten Unternehmen scheitert an der Größe des Untersuchungsgebiets und damit an den Kosten sowie dem Zeitaufwand.
- ➡ Zur Stichprobenbildung müssen vollständige Adressdaten und Branchenverzeichnisse mit Strukturdaten vorliegen, was nicht annähernd der Fall ist.

- ➔ Unternehmen sind nicht zur Auskunft verpflichtet, und an der Preisgabe von Umsatzdaten besteht nur geringes Interesse.
- ➔ Es wird zu nicht unerheblichen Doppelzählungen kommen, da sich touristische Primärumsätze mit Vorleistungen mischen werden, die nicht getrennt betrachtet werden können.
- ➔ Eine Abgrenzung nach einzelnen touristischen Segmenten wie Radtouristen, Wanderer etc. ist für die Anbieter nicht leistbar.

Somit kommt für die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus innerhalb einer Region nur die Methode der nachfragerseitigen Erfassung in Frage. Auch Harrer kommt zu dem Schluss, dass die „Ermittlung der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus auf regionaler Ebene nur nachfragerseitig geleistet werden kann“ (Harrer 2003, S. 150).

Ausgangsbasis einer nachfragerseitigen Bestimmung der regionalwirtschaftlichen Effekte stellen die Gesamtumsätze dar, die von der zu betrachtenden Gruppe initiiert werden. Diese touristischen Umsätze lassen sich mit einer Ausgabenstrukturerhebung berechnen (vgl. (Becker 1988), S. 375. Auch Schätzl betont, dass die Messung und Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte bzw. der Effekte auf den verschiedenen Wertschöpfungsstufen nur auf Basis der genauen Kenntnis der Höhe und Struktur der damit verbundenen Endnachfrageausweitungen geschehen kann. „Diese Informationen sind in aller Regel nur mit Hilfe primärstatistischer Erhebungen erhältlich. Im Rahmen solcher Erhebungen ist zu ermitteln, welche Geldbeträge auf der Basis der jeweiligen Marktpreise für welche Zwecke ausgegeben werden und welche Wirtschaftsbereiche von der Güter- und Dienstleistungsnachfrage profitieren“ (Schätzl 2000, S. 100).

Das Ziel einer solchen Erhebung ist die Erfassung der Ausgaben von Touristen innerhalb einer Region, wobei zwischen Tagestouristen und Übernachtungstouristen unterschieden werden muss (vgl. Harrer 2003, S. 151). Die große Herausforderung bei der Hochrechnung der tagestouristischen Umsätze ist die quantitative Größe des tagestouristischen Aufkommens, welches i.d.R. für bestimmte Regionen oder Länder nur geschätzt werden kann. Die Erfassung dieses Volumens über empirische Erhebungen ist sehr häufig mit einem großen finanziellen und zeitlichen Aufwand verbunden, so dass oft nur grobe Schätzwerte in Ansatz gebracht werden können. Ansatzweise können die Daten mit Hilfe der Grundlagenstudie zu den Tagesreisen der

Deutschen des Deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF), München, herangezogen werden, in der das Tagesreisevolumen für die deutschen Reisegebiete hochgerechnet wurde.

Zur Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des übernachtenden Tourismus liegen verlässlichere Datenquellen vor, wenn auf die Durchführung eigener empirischer Erhebungen verzichtet werden muss. Die amtliche Statistik weist die Anzahl der Gästeankünfte und Übernachtungen bis hinunter zur Kreis- und Gemeindeebene aus. Hierbei ist allerdings auf die mangelnde Erfassung kleinerer Beherbergungsbetriebe hinzuweisen, da die amtliche Statistik häufig nur Betriebe ab einer Mindestgröße von neun Betten erfasst. Dagegen weist das statistische Landesamt Rheinland-Pfalz auch Privatquartiere und gewerbliche Kleinbetriebe in ausgewählten Gemeinden aus (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a, S. 4). Die Erfassung von Übernachtungen auf Campingplätzen sowie im privaten Bereich (Verwandte, Bekannte etc.) wird ebenfalls von der amtlichen Statistik nur ansatzweise oder gar nicht geleistet. Weiterhin unterscheidet die amtliche Statistik nicht zwischen Freizeit- und Geschäftsreisen. Somit ergibt sich bei der Berechnung auf Grundlage der amtlichen Statistik immer eine gewisse Unschärfe und i.d.R. eine Untererfassung bzw. eine zu geringe Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte.

Die dargestellten Berechnungsmöglichkeiten und die Datenquellen der amtlichen Statistik und des DWIF liefern den Hochrechnungsrahmen für die zu erfassenden Ausgabenstrukturdaten. Diese können mit relativ geringem Erhebungsaufwand innerhalb der zu betrachtenden Region in Form von persönlichen Interviews (face-to-face) erhoben werden. Dabei ist vor allem auf ein möglichst repräsentatives Auswahlverfahren der zu befragenden Personen im Untersuchungsgebiet zu achten. Vor allem muss die Verteilung der genutzten Unterkunftsbetriebe (z.B. Hotel, Pensionen, Camping) der Realität entsprechen, um zu aussagekräftigen Ergebnissen zu gelangen. Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass entsprechende Daten über die Nutzung von Unterkunftsbetrieben durch verschiedene Zielgruppen vorliegen. Ansonsten müssen diese Verteilungen ebenfalls im Rahmen der Primärerhebungen mit erhoben werden.

Mit den ermittelten Rahmendaten zu den Ausgabenhöhen und zur Struktur der Ausgaben bezogen auf bestimmte Ausgabenarten sowie den Übernachtungszahlen können die Bruttoumsätze erhoben werden. Je nach Untersuchungsanlage sind die erhobenen Daten noch Gewichtungen zu unterziehen, um eine Anpassung an die realen Verteilungen bzw. Gegebenheiten zu erzielen (vgl. Harrer 2003, S. 152).

Die Erhebung der Ausgabenstrukturen und Ausgabenhöhen der Tages- und Übernachtungsgäste und die darauf aufbauende Berechnung der Bruttoumsätze stellt die Basis für die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Tourismus oder verschiedener Tourismusarten innerhalb einer definierten Region dar. Zur Berechnung des ökonomischen Stellenwertes des Tourismus oder eben bestimmter Tourismusarten müssen neben dem Bruttoumsatz die Nettoumsätze sowie die Wertschöpfungen (Einkommenswirkungen) auf der ersten und zweiten Umsatzstufe berechnet werden. Die Berechnung tieferer Umsatzstufen scheitert an den von Umsatzstufe zu Umsatzstufe steigenden wirtschaftlichen Verflechtungen und ist nicht mehr leistbar.

Der Berechnungsweg des DWIF hat sich mittlerweile zu einem anerkannten System bezüglich der Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte bzw. der Wertschöpfung durch Tourismus in den zu betrachtenden Regionen entwickelt. Dabei wird i.d.R. folgender Berechnungsweg vollzogen:

1. Ermittlung der Bruttoumsätze: Berechnet durch den Nachfrageumfang multipliziert mit den jeweiligen durchschnittlichen Tagesausgaben. Als Nachfrageumfang werden die Anzahl der Tagesgäste sowie die Anzahl der Gästeübernachtungen herangezogen. Die Bruttoumsätze sind die Beträge, die direkt von den touristischen oder sonstigen Leistungsträgern eingenommen werden. Die Struktur der Leistungsträger ergibt sich unmittelbar aus der Struktur der Ausgaben.
2. Ermittlung der Nettoumsätze: Sie stellen die Bruttoumsätze abzüglich der Mehrwertsteuer dar.
3. Ermittlung der Einkommenswirkung auf der ersten Umsatzstufe (EW1): Ergibt sich durch Multiplikation der Nettoumsätze mit der Wertschöpfungsquote der ersten Umsatzstufe. Die Wertschöpfungsquote auf der ersten Umsatzstufe wird vom DWIF auf Basis verschiedener Studien mit 41% (Übernachtungstourismus) angegeben. EW1 ist der Anteil des Nettoumsatzes, der zu Löhnen und Gehältern sowie zu unternehmerischen Gewinn wird. Dieser Anteil stellt die Wertschöpfungsquote dar.
4. Ermittlung der Einkommenswirkung auf der zweiten Umsatzstufe (EW2): Ein weiterer Teil des Nettoumsatzes, vermindert um die Wertschöpfung EW1 wird für die Vorleistungen zum Aufbau und zum Unterhalt der touristischen oder sonstigen Infrastrukturen und Dienstleistungen nötig – z.B. Vorleistungen des Baugewerbes, Lebensmittelproduktion, Großhändler und weiterer

Dienstleister. Die Wertschöpfungsquote auf der zweiten Umsatzstufe beträgt laut DWIF ca. 30% und stellt den Anteil des verbliebenen Nettoumsatzes dar, der auf der zweiten Wertschöpfungsstufe zu Löhnen, Gehältern oder Gewinnen wird.

5. Schätzung der gesamten Einkommenswirkung (Wertschöpfung): Sie ergibt sich aus der Addition von EW1 und EW2 und wird als Gesamt-Nettowertschöpfung bezeichnet.
6. Steuerliche Effekte: Ca. 2-3% der Nettoumsätze machen das direkte Steueraufkommen aus dem Tourismus für die jeweiligen Gemeinden aus (vgl. (Informationssystem Nachhaltige Prignitz: W 6 - Detail Umsätze Einkommen).

Laut Harrer lassen sich mit diesem System die wirtschaftlichen Effekte aus dem Tourismus relativ genau bestimmen. Allerdings spiegeln sie nur die Effekte für die besuchte Region wieder. Für eine Gesamtbetrachtung der Effekte aus dem Tourismus müssen noch Transferkosten in die besuchte Region, Ausgaben im Zuge der Reisevorbereitung etc. hinzugerechnet werden.

Eine genaue Bestimmung der Effekte scheitert allerdings i.d.R. am oftmals lückenhaften Erinnerungsvermögen der befragten Touristen. Zum einen wissen sie nicht genau, wie viel wann ausgegeben wurde, zum Teil müssen Angaben geschätzt werden, da die Touristen normalerweise im Tagesablauf befragt werden und somit noch nicht alle Ausgaben vollständig getätigt wurden. Weiterhin ist eine genaue Zuordnung der Ausgaben zur Gemeinde oder Region nicht ohne das Wissen über die Verflechtungssituation im jeweiligen lokalen/regionalen Tourismus leistbar. Die Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte auf Basis von Ausgabenstrukturerhebungen ist somit durchaus mit Unsicherheiten behaftet und zwar umso größer, je unvollständiger die Touristen ihre Ausgaben quantifizieren können. Genauere, aber in der Erhebung nur mit größerem Aufwand zu erzielende Ergebnisse lassen sich im Rahmen von Ausgabetagebüchern bestimmen, in denen die Gäste direkt im Anschluss an die getätigten Ausgaben diese in einer Art Tagebuch notieren. Erst so werden die Ausgabestrukturen transparent und vollständig erfassbar. In der Regel bleiben die wirtschaftlichen Effekte, die auf Basis der dargestellten Methode erhoben bzw. berechnet wurden, nur relativ grobe Schätzungen. In Ermangelung besserer Daten sind diese aber durchaus von argumentativem Wert, da sie zumindest die Größenordnungen angeben, die durch Tourismus innerhalb einer Region bewegt werden.

Die Leistungsfähigkeit des nachfragerorientierten Ansatzes zeigt sich an der Bestimmung der wirtschaftlichen Effekte des Christopher-Street-Days in Köln 2002. Nur durch eine Befragung der Gästesichten dieses Events war es möglich, den Nettoeffekt dieser Veranstaltung zu quantifizieren und dadurch die Effekte darzustellen, die speziell auf dieses Event zurückzuführen sind. Eine Befragung bei Anbietern von touristischen oder sonstigen Dienstleistungen hätte hier zu keinem brauchbaren Ergebnis geführt, da die Abgrenzung von Besuchern des Events zu anderen Besuchern oder Einheimischen für die Anbieter nicht lösbar gewesen wäre (vgl. Stadt Köln - Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2003, S. 9).

Als Berechnungsweg der wirtschaftlichen Effekte wurde in dieser Studie jedoch ein vom Berechnungsweg des DWIF abweichendes Verfahren gewählt, welches etwas pauschaler die Effekte berechnet. Die Autoren setzen hier einen pauschalen Multiplikatoreffekt von grundsätzlich 1,3 an. D.h. die mit dem Nachfrageansatz (Besucher, die speziell den Christopher-Street Day in Köln 2002 besucht haben) multiplizierten Ausgabenwerte werden mit pauschal 1,3 multipliziert und ergeben so den Gesamteffekt der Veranstaltung. Die Höhe des Multiplikators wird je nach Veranstaltung zwischen 1,2 und 2,5 angesetzt. Eine Begründung für den Faktor 1,3 wird nur dahingehend gegeben, dass mit diesem Multiplikator auch die Effekte einer vergleichbaren Veranstaltung in Berlin 2002 berechnet wurden (vgl. Stadt Köln - Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2003, S. 9).

Für die nachfolgend dargestellte Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz wurde ebenfalls der Weg einer nachfragerorientierten Ausgabenstrukturerhebung gewählt. Sie stellt gerade für Untersuchungen, in denen die Effekte auf bestimmte Tourismusformen eingegrenzt werden sollen, die Methode dar, mit der noch die genauesten Ergebnisse erzielt werden können. Wie an anderer Stelle ausgeführt, ist die angebotsseitige Erhebung mit zu vielen Unsicherheiten und methodischen Abgrenzungsproblemen behaftet und kommt daher nicht in Frage.

2 Wirtschaftliche Effekte im Tourismus - Berechnungsmethodik

2.1 Methodisches Vorgehen im Rahmen der empirischen Erhebung

Ziel der vorliegenden Studie ist – wie einleitend dargestellt – die Bestimmung der durch den Radtourismus induzierten Umsätze in Rheinland-Pfalz und die daraus resultierenden wirtschaftlichen Effekte. Die notwendigen Daten zur Berechnung dieser Effekte wurden im Rahmen des Forschungsprojektes Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz (vgl. Hallerbach, Quack 2007) erhoben. Mit Hilfe der erzielten Daten sollen die am Ende des ersten Teils dieser Arbeit getroffenen Grundannahmen, dass Radtourismus wirtschaftliche Effekte erzielt, die in der Lage sind, seine infrastrukturellen Kosten zumindest auf indirekte Art zu decken, überprüft werden.

2.1.1 Ausgewählte Erhebungsmethode

Aufbauend auf dem in Kapitel 1 (Teil II) dargestellten Ansatz der nachfragerorientierten Erhebung und der Notwendigkeit, eine möglichst breite Datenbasis erzielen zu müssen, um belastbare Daten zu erhalten, muss eine Erhebungsmethode gewählt werden, welche folgenden Kriterien genügt:

- Erhebung der Daten direkt bei den Radtouristen.
- Zeitnahe Erhebung in Bezug auf die relevanten Ereignisse (Ausgabetätigkeit, Reiseverhalten) zur Vermeidung von Erinnerungseffekten.
- Erhebung der Daten mit Hilfe eines standardisierten Instrumentes (Fragebogen) zur Berechnung von statistischen Kennziffern.
- Erfassung einer repräsentativen Auswahl von Radtouristen an den betrachteten Radrouten¹⁰, d.h. es müssen grundsätzlich alle Radtouristen die gleiche Chance bekommen, in die Stichprobe aufgenommen zu werden.

¹⁰ Nachfolgend soll der Einfachheit halber für die untersuchten Radrouten und –wege der Begriff „Radroute“ synonym genutzt werden.

- ➔ Erhebung einer genügend großen Anzahl von Interviews, um belastbare Daten erhalten zu können.

Bezogen auf das Instrumentarium der Marktforschung, welches sich grob in qualitative und quantitative Methoden unterteilen lässt, scheiden auf Grund der dargestellten Kriterien qualitative Methoden aus, da nur mit standardisierten Instrumenten bzw. Daten die notwendigen Ausgabenstrukturen erhoben und berechnet werden können. Quantitative Methoden der Marktforschung ermöglichen die standardisierte Erhebung von Daten und damit auch die Berechnung von statistischen Kennziffern (Mittelwerte, Varianzen, Anteilswerte) (vgl. Seitz, Meyer 1995, S. 15) und letztlich die Hochrechnung von Ausgaben volumina.

Befragungen als Teil der quantitativen Methoden lassen sich in schriftliche und persönliche Befragungen unterteilen. Persönliche Befragungen können wiederum unterteilt werden in sog. face-to-face-Befragungen, die mit Hilfe von Fragebögen oder computergestützt als sog. Computer Assisted Personal Interview (CAPI) durchgeführt werden, sowie in telefonische Befragungen (vgl. Seitz, Meyer 1995, S. 15). Hinzu kommen verstärkt auch on-line-Befragungen als weiteres Instrument. Das Ziel, Radtouristen vor Ort zu befragen, lässt sich nur mit einer face-to-face-Befragung an den Radwegen durchführen. Im vorliegenden Fall mit Hilfe von Fragebögen und nicht computergestützt.

Allerdings stößt die Erfassung der Ausgabenstruktur der Radtouristen relativ schnell an Grenzen und führt zu ungenauen Ergebnissen, wenn die befragten Personen ihre Ausgaben schätzen und vor allem die noch zu erwartenden Ausgaben im künftigen Reiseablauf prognostizieren müssen. Dies führt zu ungenauen Ergebnissen. Im Rahmen der durchgeführten Hochrechnungen können sich solche Ungenauigkeiten zu mehreren Millionen EURO potenzieren.

Das Hauptproblem bei der Erfassung der Ausgabenstruktur der Radtouristen – im Besonderen im Hinblick auf die Ausgaben der Übernachtungsgäste – liegt im Befragungszeitpunkt. Die Personen werden punktuell befragt und können nur den Teil der Reise berichten, den sie unmittelbar erlebt haben. Wie die künftigen Reisetage im Hinblick auf die Ausgabenstruktur gestaltet werden, lässt sich gesichert höchstens für den Bereich der Beherbergung wiedergeben, wenn die Unterkünfte im Vorfeld der Reise gebucht wurden. Um möglichst genau Angaben zur Ausgabenstruktur zu erhalten, wird der Einsatz eines zusätzlichen Erhebungsinstrumentes notwendig, welches die Ausgaben möglichst unmittelbar nach Reiseende erfasst. Dies lässt sich mit

vertretbarem Aufwand dadurch realisieren, dass den Befragten zusätzlich ein Fragebogen zur Erfassung der Ausgaben mitgegeben wird, der am Ende der Reise auszufüllen ist.

Als Erhebungsmethode wurde somit ein zweistufiges Verfahren gewählt:

- Persönliche Befragung vor Ort mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens zur Erfassung der notwendigen Daten zum Reiseverhalten und zum Ausgabenverhalten.
- Schriftliche Befragung der Radtouristen nach Abschluss der Reise/des Ausflugs zur nachträglichen Erfassung der Ausgaben und weiterer Aspekte des Reiseverhaltens.

Zusätzlich zur Erhebung der Daten zum Reise- und Ausgabenverhalten muss das radtouristische Volumen auf den Radwegen bestimmt werden, damit eine Hochrechnung der erhobenen Daten auf das gesamte radtouristische Volumen auf diesen Radwegen geleistet werden kann. Die Bestimmung des radtouristischen Volumens lässt sich nur mit Hilfe einer Zählung der Radverkehrsbewegungen auf den zu untersuchenden Radwegen vornehmen.

Somit kommt als weiteres Erhebungsinstrument eine Zählung des Radverkehrs auf den zu untersuchenden Radwegen zum Einsatz.

2.1.2 Untersuchungseinheiten und Grundgesamtheit

Der in Kapitel 1.4 (Teil I) gegebenen Definition von Radtourismus zur Folge müssen bei einer Ausgabenstrukturerhebung bestimmte Faktoren berücksichtigt werden, damit ein möglichst vollständiges Bild der regionalwirtschaftlichen Effekte wiedergegeben werden kann:

- Erfassung sowohl von Radfahrern, die aus Zwecken der Freizeit- und Urlaubsgestaltung Radfahren und dabei die Grenzen ihres gewöhnlichen Wohnumfeldes überschreiten.
- Erfassung von sowohl Tagestouristen als auch von Übernachtungsgästen, wobei die Tagesgäste hinsichtlich primären und sekundären Ausflugsverkehr zu unterscheiden sind.

Dabei erweist sich vor allem die Abgrenzung der Freizeitradfahrer nach dem Kriterium des gewöhnlichen Wohnumfeldes im Rahmen einer Befragung als problematisch

und kann nur ansatzweise gelöst werden. Somit ist in den nachfolgend dargestellten Daten eine gewisse Unschärfe vorhanden, da im Zweifelsfall die Freizeitradfahrer eher über- als unterrepräsentiert sind. Zur Bestimmung der wirtschaftlichen Effekte der Radinfrastruktur ist diese Unschärfe jedoch sogar zu begrüßen, da sie hilft, die Effekte möglichst umfassend darzustellen. Freizeitradfahrer sind ebenfalls Nutznießer der radtouristischen Infrastruktur und nutzen diese für Fahrten, die sonst evtl. nicht stattgefunden hätten. Ohne diese Infrastruktur und die an ihr ansässigen Betriebe und Ausgabenmöglichkeiten wären vielleicht deutlich weniger radtouristische Umsätze entstanden, da den Radfahrern eben die infrastrukturelle Basis für ihre Freizeittätigkeit entzogen gewesen wäre. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine Übererfassung im Sinne einer politischen Diskussion, ob die radtouristische Infrastruktur überhaupt – wenn auch nur indirekt – gegenfinanziert werden kann, durchaus sinnvoll.

Angaben über die Grundgesamtheit, also die Radtouristen, die innerhalb eines Jahres die zu untersuchenden Radwege in Anspruch nehmen, liegen nicht vor. Ebenso wenig liegen exakte Daten über die Verteilung der radtouristischen Nachfrage im Laufe eines Jahres vor. Aus diesem Grunde konnte im Vorfeld der Erhebung kein Stichprobenplan definiert werden, der die zu erhebenden Interviews in Bezug auf die saisonalen Verteilungen quotiert. Ebenfalls konnte keine in Abhängigkeit von einer zu Grunde gelegten Schwankungsbreite der Ergebnisse berechneten Stichprobengröße definiert werden, da entsprechende Angaben über Verteilungen von Daten wie z.B. Alter der Radtouristen, nicht vorlagen.

Die zu Grunde gelegten Untersuchungseinheiten sind somit radtouristische Tages- und Übernachtungsgäste, die auf den zu untersuchenden Radrouten fahren.

Als Untersuchungseinheit für die Zählung des Radverkehrs wurde jede Verkehrsbewegung mit einem Fahrrad definiert, die an den Zähl- und Befragungsstationen vor-kamen.

Damit Radtouristen von den Alltagsradfahrern oder Sportfahrern unterschieden werden können, wurde im Rahmen der Zählung keine Unterscheidung vorgenommen, sondern eine nachträgliche Zuordnung durchgeführt. D.h. es wurden alle Radbewegungen an den einzelnen Standorten erfasst. Die Interviewer wurden angewiesen, jeden zehnten Radfahrer anzuhalten und zu befragen¹¹. Im Rahmen der Befragung wurde dann der Zweck der Fahrt erhoben. Die unterschiedlichen Anteile der erhobe-

¹¹ In den Monaten mit einer geringen Anzahl von Radverkehrsbewegungen wurde jeder die Zählstelle passierender Radfahrer befragt.

nen Fahrtzwecke wurden dann wiederum auf die Zählergebnisse angewendet, so dass im Nachhinein der Anteil von Alltags- und touristischen Radfahrern ausgewiesen werden kann. Vor allem in den auslastungsschwachen Jahreszeiten März/April und Oktober/November wurden an einigen Standorten regelrechte Vollerhebungen vorgenommen.

Im Rahmen der späteren rheinland-pfalz-weiten Betrachtung werden die erhobenen durchschnittlichen Ausgabenwerte auf die Schätzungen des gesamten tagestouristischen Volumens sowie des Volumens an Übernachtungsgästen im Bereich Radtourismus angewendet. Die eher niedrigeren Ausgabenwerte der Freizeitradfahrer drücken dann die durchschnittlichen Ausgabewerte der Radtouristen nach unten, so dass in der landesweiten Betrachtung tendenziell zu geringe Werte ausgewiesen werden.

2.1.3 Auswahl der Radrouten

Eine flächendeckende Erhebung an allen Radwegen im Land ließ sich aus Kostengründen nicht durchführen. Um trotzdem zu möglichst validen Aussagen auch für das gesamte Land zu gelangen, wurden vier Radwege exemplarisch ausgewählt, welche die unterschiedlichen Radrouten repräsentieren können. Dies gewährleistet, dass auch Radtouristen mit unterschiedlichem Reiseverhalten und unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastruktur in die Analyse einfließen können. Folgende Kriterien mussten von den zu untersuchenden Radrouten erfüllt sein:

- Ausweisung als überregionale Route.
- Vorhandensein einer einheitlichen, merkblattkonformen Beschilderung (vgl. Kapitel 3.2.1, Teil I).
- Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln sowie mit dem Individualverkehr, so dass ein breites Spektrum der radtouristischen Nachfrage an diesen Wegen vertreten sein wird.
- Führung der Routen durch die Landschaftsformen, in denen in Rheinland-Pfalz radtouristische Infrastruktur angeboten wird: Flusslandschaften, Mittelgebirgsregionen, Weinkulturlandschaften.

Aufbauend auf diesen Kriterien wurden die folgenden Radrouten ausgewählt:

- Mosel-Radweg,

- ➔ Maare-Mosel-Radweg,
- ➔ Nahe-Radweg,
- ➔ Kraut und Rüben-Radweg.

Eine detaillierte Beschreibung der Wege wird in einem späteren Abschnitt gegeben.

2.1.4 Eingesetzte Fragebögen, Zählbögen und unterstützendes Material

Als Erhebungsinstrument wurde ein mehrstufiger Fragebogen entwickelt, mit dem das konkrete Reiseverhalten der Radtouristen und das Ausgabenverhalten sowohl im Rahmen einer face-to-face-Befragung als auch einer schriftlichen Befragung erfasst werden sollte.

Der Fragebogen der persönlichen (face-to-face) Befragung (vor-Ort-Befragung) weist die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte auf (vgl. Abb.-A 1 im Anhang):

- ➔ Start- und Zielort der Radreise und der jeweiligen Tagesetappe. Bei Tagesausflügen nur jeweilige Tagesetappe. Datum des ersten und letzten Reisetages sowie Uhrzeit des Etappenstartes am Befragungstag. Diese Daten dienen der Erfassung von Reisedauer und zurückgelegter Entfernungen in Kilometer.
- ➔ Verkehrsmittel der An- und Abreise zum Etappenstart bzw. vom Etappenziel bzw. zum Startpunkt und vom Zielpunkt der Radreise. Diese Daten dienen zur Beschreibung des konkreten Reiseverhaltens der Radtouristen.
- ➔ Reisegrund zur Abgrenzung der unterschiedlichen Radtouristen sowie zur Abgrenzung der Alltagsradfahrer (Fahrten aus nicht-touristischen Gründen wie Fahrten zur Arbeit, zum Einkauf, etc.).
- ➔ Soziodemographische Daten zur Beschreibung der Radtouristen sowie zum Vergleich der erhobenen Daten mit anderen Studien.
- ➔ Erhebung der Ausgabenwerte bis zum Erhebungszeitpunkt. Diese Daten dienen zum Abgleich mit den im Rahmen der anschließenden schriftlichen Befragung erhobenen Ausgabenwerte für die Gesamtreise.

Am Ende des persönlichen Interviews wurde den Befragten der Fragebogen für die schriftliche Befragung als Selbstausfüllerfragebogen übergeben, der nach Abschluss der Reise ausgefüllt werden sollte. Mit Hilfe dieses Fragebogens wurden die folgenden Themen erfasst (vgl. Abb.-A 2 im Anhang):

- Informationsverhalten und Buchungswege im Vorfeld der Reise sowie zum konkreten Anstoß zur aktuellen Radreise in Rheinland-Pfalz. Diese Daten dienen zur Analyse des Reiseverhaltens der Radtouristen.
- Bedeutung verschiedener infrastruktureller, landschaftlicher und servicebezogener Elemente im Rahmen einer Radreise. Diese Daten dienen zur Optimierung radtouristischer Produkte und Angebote.
- Ausgabenwerte für verschiedene Kategorien (z.B. Unterkunft, Einkäufe etc.) zur Berechnung des radtouristischen Gesamtumsatzes für verschiedene Branchen sowie der daraus resultierenden wirtschaftlichen Effekte. Die Ausgabenwerte wurden für die gesamte Reisegruppe sowie den gesamten Reiseverlauf erhoben. Ausgaben pro Tag konnten durch die Erhebung der Reisedauer berechnet werden.
- Reisegruppengröße zur Berechnung der pro-Kopf-Ausgaben.
- Entfernungstoleranzen von bestimmten Infrastrukturen und Serviceangeboten zur Radroute.

Beide Fragebögen wurden über eine eindeutige ID-Nummer nachträglich miteinander verknüpft, so dass die Daten des Selbstausfüllerfragebogens mit den Daten der persönlichen Interviews vor Ort zu einem Datensatz zusammengefügt werden konnten. Somit spiegeln die Daten nicht eine Momentaufnahme am Befragungstag wider, sondern geben das Ausgabenverhalten für die gesamte Radreise an.

Die Ausgabenwerte wurden an Hand verschiedener Kategorien erfasst, die aus Gründen der Vergleichbarkeit ähnlich zu den Kategorien des DWIF gebildet wurden und die im Rahmen von Studien zur Ausgabenstruktur der Tages- und Übernachtungsgäste insgesamt vom DWIF angewendet werden (vgl. Harrer, Scherr 2002):

- Ausgaben für Unterkunft.
- Ausgaben für Einkäufe von Lebensmitteln.
- Ausgaben für Angebote/Eintrittsgelder im Bereich Unterhaltung, Kultur, Sport.
- Ausgaben in Cafes und Restaurants.
- Ausgaben für sonstige Einkäufe.
- Ausgaben für lokalen Transport.
- Ausgaben für sonstige Dienstleistungen.

Als Erhebungsinstrument für die Zählungen wurde ein Zählprotokoll entwickelt, mit dem im 15-Minuten-Rhythmus alle die Zählstelle passierenden Radfahrer erfasst wurden (vgl. Abb.-A 3 im Anhang). Dabei wurde auch die unterschiedliche Fahrtrichtung der Radfahrer registriert. Die Zählungen wurden an bestimmten Stichtagen sowohl wochentags wie an Wochenenden durchgeführt, wobei die Zählstationen jeweils von 10:00 bis 17:00 Uhr besetzt waren. In den übrigen Tageszeiten wurde das touristische Radverkehrsaufkommen als zu gering eingeschätzt, so dass die Kosten der Erhebung in keinem Verhältnis zum Nutzen der zusätzlich erhobenen Daten gestanden hätten.

Als zusätzliche Umgebungsvariable wurde die Wettersituation am jeweiligen Befragungstag und –standort erhoben. Auch hier wurde ein 15-minütiger Erhebungsrhythmus gewählt, um Veränderungen im Tagesablauf registrieren zu können. Ziel dieser zusätzlichen Erhebung war es, wetterabhängige Effekte im radtouristischen Aufkommen bestimmen und damit berücksichtigen zu können. Eine Konzentration der Zählungen auf nur „schöne“, sonnige und trockene Tage hätte auch zu einer Verfälschung der Zählergebnisse geführt, da die Hochrechnung von insgesamt zu hohen Daten ausgegangen wäre. Ziel der Erfassung der Wettersituation war es somit, die verstärkenden Effekte von guten Wetterlagen sowie die dämpfenden Effekte von schlechten Wetterlagen bestimmen und berücksichtigen zu können. Wetterbedingt sehr gute Zähltage wurden dementsprechend nachträglich leicht abgewertet, wetterbedingt schlechte Zähltage dagegen leicht aufgewertet. Somit konnte eine überwiegend „wetterneutrale“ Hochrechnung des Radverkehrsvolumens vorgenommen werden. Die Erhebung der Wettersituation bildete die Basis für die Berechnung von Korrekturfaktoren, um den Wettereinfluss im Rahmen der Hochrechnung berücksichtigen zu können. Die Erhebung der Wettersituation erfolgte mit standardisierten Symbolen und Begriffen, so dass persönlichen Interpretationen durch die Interviewer möglichst wenig Raum gegeben wurde (vgl. Abb.-A 4 im Anhang).

Die Durchführungszeiträume sowohl der Befragung als auch der Zählungen erstreckten sich über den Zeitraum eines Jahres, wobei in der Wintersaison die Erhebung ausgesetzt wurde. Die Zählungen und Befragungen wurden von Oktober 2005 bis Oktober 2006 durchgeführt. Nicht erhoben wurde in der Zeit von Dezember 2005 bis einschließlich Februar 2006, da in diesem Zeitraum erwartungsgemäß der Fahrradtourismus fast zum Erliegen kommt.

Abweichend zur Typologie der Radtouristen (vgl. S. 22) werden nachfolgend als Radtouristen sowohl Tagesausflügler als auch übernachtende Gäste bezeichnet. Mit diesem Vorgehen wird die touristische Nomenklatur aufgegriffen, welche unter Touristen Tagesgäste und übernachtende Gäste zusammenfasst.

2.1.5 Befragungsstandorte und erzielte Datenbasis der Zählungen

Der Anspruch dieser Arbeit, möglichst valide Daten sowohl über das radtouristische Volumen als auch über dessen Ausgabenstruktur zu erheben, macht den Einsatz mehrerer Erhebungsstandorte an den vier ausgewählten Radrouten notwendig.

Von den vier Radrouten ist der Mosel-Radweg der längste und wird erwartungsgemäß das höchste radtouristische Volumen liefern. Im Rahmen der Planung wurde vermutet, dass die Befahrung des Mosel-Radweges in der Regel drei bis vier Tagesetappen umfasst. Aus diesem Grund wurden insgesamt drei Befragungsstandorte an dieser Radroute gewählt. An den übrigen Radrouten wurde mit jeweils nur einem Befragungsstandort gearbeitet. Die Standorte wurden bei Nahe- und Kraut und Rüben-Radweg in Absprache mit den touristischen Organisationen dieser Regionen in Bereichen mit relativ hohem radtouristischem Aufkommen platziert. Am Maare-Mosel-Radweg wurde der Befragungsstandort in Daun und damit unmittelbar am Beginn der Radroute positioniert, da erfahrungsgemäß und auf Grund der Topographie die überwiegende Mehrheit der Radtouristen hier startet und dann abwärts Richtung Wittlich fahren wird.

Abb. 28: Befragungsstandorte



Quellen: (Ministerium für Wirtschaft 05.06.2008), (Interessengemeinschaft Kraut und Rüben Radweg e.V.)

Damit die Radtouristen gefahrlos gezählt und befragt werden konnten, wurden entsprechend sichtbare Stationen aufgebaut, die deutlich markiert und mit einer Unterstellmöglichkeit versehen waren. Diese Stationen wurden mit jeweils zwei bis drei Interviewern besetzt – je nach dem zu erwartendem radtouristischem Aufkommen.

Abb. 29: Befragungsstation



Quelle: ETI 2007

Unmittelbar vor den Stationen wurden in beiden Fahrtrichtungen Aufsteller angebracht, die auf die Befragung aufmerksam machen und mit denen die Radfahrer zur Reduktion der Geschwindigkeit gebeten wurden, um Unfälle im Rahmen der Befragungsaktion zu vermeiden.

Eine Übersicht über die einzelnen Befragungstage und das registrierte Aufkommen an diesen Tagen findet sich im Anhang.

Insgesamt konnten an allen Standorten 46.177 Radfahrer gezählt werden – mehr als die Hälfte der gezählten Radtouristen wurden am Mosel-Radweg registriert. Aufbauend auf diesen Daten wurde das radtouristische Aufkommen für ein gesamtes Jahr hochgerechnet.

Tab. 11: Zählstatistik – differenziert nach Routen

	Anzahl Radfahrer insgesamt
	Summe
Mosel-Radweg	28.325
Kraut und Rüben-Radweg	6.431
Maare-Mosel-Radweg	6.149
Nahe-Radweg	5.272
Summe	46.177

Quelle: ETI 2007

Im Rahmen der persönlichen Befragung an den Radwegen konnten insgesamt 5.521 auswertbare Fragebögen erhoben werden. Allen Befragten wurde ein Selbstausfüllerfragebogen mitgegeben, von denen 2.226 auswertbare Fragebögen zurückgesendet wurden. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 40,3% und kann für solche Befragungen als außerordentlich hoch bewertet werden (vgl. Porst 2001). Dieser hohe Rücklauf konnte auch dadurch erzielt werden, dass die Rücksendung des Fragebogens portofrei erfolgen konnte. Weiterhin erwiesen sich die Radtouristen als sehr interessiert an der Thematik und gaben bereitwillig Auskunft.

2.1.6 Datenerfassung

Die ausgefüllten Fragebögen wurden an der Universität Trier mit Hilfe eines Daten-scanners automatisch eingelesen. Vom Scanner nicht eindeutig zuordbare Daten wurden nachträglich von Hand am Computer klassifiziert. Nicht eindeutig einlesbare Fragebogen und beschädigte Fragebögen wurden mit Hilfe der Software In2phone aus dem Hause SPSSmr nachträglich von Hand in eine speziell vorbereitete Erfassungsmaske eingegeben.

Die Zählbögen wurden von Hand mit Hilfe des Softwarepaketes SPSS erfasst. Den jeweiligen Zählintervallen wurden die Daten der Erhebung der Wettersituation zugeordnet, da diese im gleichen Erhebungsrhythmus durchgeführt wurde.

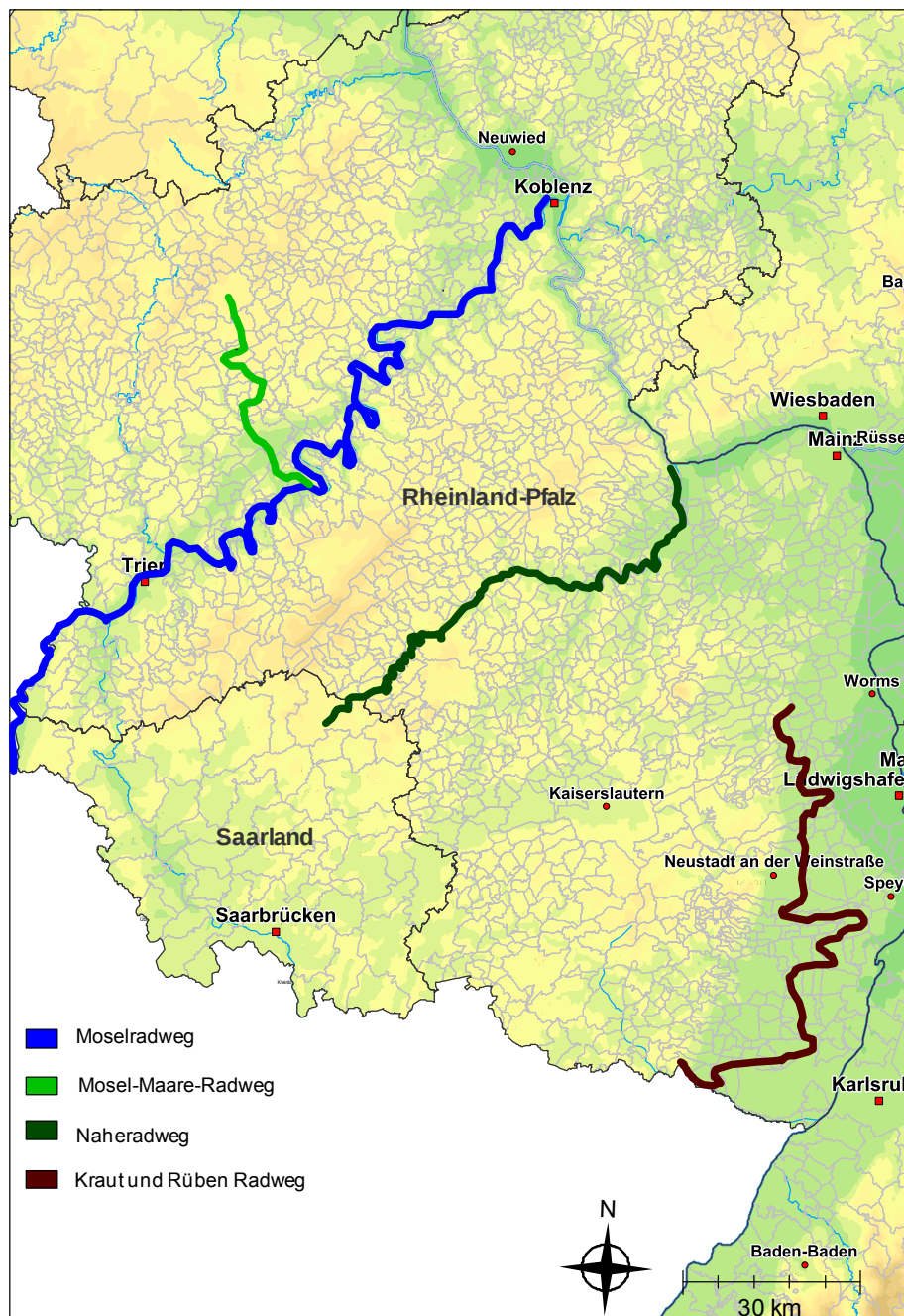
2.2 Die untersuchten Radrouten im Detail

Vor der Analyse der erhobenen Daten werden die untersuchten Radwege in einem Überblick vergleichend dargestellt (vgl. Tab. 12). Hierdurch soll auch noch einmal verdeutlicht werden, dass es sich bei den ausgewählten Radrouten um ausgereifte Infrastrukturen handelt, die sowohl über eine gute routenbezogene Infrastruktur als auch über zahlreiche begleitende Infrastrukturen verfügen. Die untersuchten Radrouten (vgl. Abb. 30) werden auf der Internetplattform www.radwanderland.de folgendermaßen eingeteilt:

- ➡ Radfernwege: Mosel-Radweg, Nahe-Radweg
- ➡ Premiumrouten: Maare-Mosel-Radweg

Der Kraut und Rüben-Radweg wird im Internetportal radwanderland.de als Regio-Radroute dargestellt, im Tourenplaner des Landes Rheinland-Pfalz wird er als Themenroute genannt.

Detaillierte Informationen zu den untersuchten Radwegen sowie zu den weiteren Radfernwegen, Premiumrouten und Regio-Routen des Landes Rheinland-Pfalz sind auf der erwähnten Internetplattform www.radwanderland.de zusammengestellt sowie auf der Homepage des Kraut und Rüben-Radweges www.kraut-und-rueben-radweg.de. Hier werden die Informationen in standardisierter Form für die einzelnen Radwege aufbereitet und damit auch in einer vergleichbaren und übersichtlichen Form dargestellt.

Abb. 30: Lage der untersuchten Radwege in Rheinland-Pfalz

Quelle: ETI 2007

Zusätzlich zu den Routeninformationen wurde die Gastronomiestruktur entlang der Radwege erfasst, um Rückschlüsse von der Angebotsdichte auf das Ausgabenverhalten der Radtouristen ziehen zu können. Die Zusammenstellung der gastronomischen Struktur erfolgte auf Basis des Verzeichnisses Gelbe-Seiten (www.gelbe-seiten.de), in dem für jede Gemeinde entlang der Radrouten die registrierten gastronomischen Betriebe nach verschiedenen Kategorien erfasst wurden. Auf Grund der

freiwilligen Aufnahme in solche Verzeichnisse konnte die gastronomische Struktur nicht vollständig erhoben werden. Vor allem der Bereich der Winzerbetriebe sowie der selbstvermarktenden landwirtschaftlichen Betriebe, welche entlang der Radwege gastronomische Angebote anbieten, aber nicht als solche Betriebe registriert sind, ist natürlich untererfasst. Zur Ableitung von Zusammenhängen ist die nachfolgend dargestellte Übersicht über die gastronomische Struktur jedoch ausreichend. Zusätzlich wurden über die Adressen der einzelnen gastronomischen Betriebe deren Abstand zum jeweiligen Radweg auf der Grundlage topographischer Karten gemessen.

Charakterisierung der untersuchten Radwege

- Die Streckenverläufe der untersuchten Radwege weisen vergleichbare Wegequalitäten auf. Alle Radwege sind asphaltiert und liegen zum größten Teil abseits verkehrsreicher Straßen. Lediglich kürzere Abschnitte wie u.a. am Mosel-Radweg zwischen Cochem und Koblenz oder am Nahe-Radweg zwischen Fischbach und Kirn, führen auf einem breiten Radstreifen an einer Bundesstraße entlang. Bezüglich des Schwierigkeitsgrades sind alle Streckenverläufe familienfreundlich, da die meisten Abschnitte eine flache Wegführung aufweisen bzw. mit überwiegend talwärtiger Richtung befahren werden können.
- Alle Radrouten weisen eine durchgängige, merkblattkonforme (nach HBR-Standard) Wegweisung bzw. Beschilderung auf, die durch die jeweiligen Routenlogos ergänzt wird.
- Bis auf den Kraut und Rüben-Radweg sind zu allen Radrouten umfangreiche Informations- und Kartenmaterialien entweder von den regionalen und lokalen Tourismusorganisationen oder von Fachverlagen verfügbar. Informationsmaterial zum Kraut und Rüben-Radweg wird nur von den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen angeboten.
- Ebenfalls ist für alle Radrouten ein umfangreiches Angebot an Pauschalen verfügbar.
- Am Mosel-Radweg wurden insgesamt 213 Bett&Bike-Betriebe gezählt, während der Nahe-Radweg mit 79, der Maare-Mosel-Radweg mit 71 und der Kraut und Rüben-Radweg mit 27 Bett&Bike-Betrieben ausgestattet sind (vgl. Bett & Bike Deutschland 2009). Die Anzahl an gastronomischen Betrieben ist am Mosel-Radweg wegen seiner Länge ebenfalls am größten: 1.214 Gastronomiebetriebe finden sich entlang der Route. Die anderen drei Radwege weisen eine

deutlich geringere Anzahl an gastronomischen Betrieben auf. So sind es am Nahe-Radweg 507, am Maare-Mosel-Radweg 45 und am Kraut und Rüben-Radweg 219 Betriebe. Die Gastronomiestruktur gestaltet sich auf allen Radwegen gleich, die Restaurants stehen mit 75-87% an erster Stelle, gefolgt von Cafés und Bistros. An dieser Stelle muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Erfassung der Gastronomiestruktur nur mit Hilfe des Branchenverzeichnisses GelbeSeiten (<http://www.gelbeseiten.de>) sowie dem amtlichen Telefonbuch geschah und von daher nicht vollständig sein kann. Insbesondere Betriebe mit anderem, als einem gastronomischen Schwerpunkt, wie etwa Winzerbetriebe, werden hier nicht oder nur unzureichend erfasst.

- ➔ Der Mosel-Radweg ist mit einer Länge von 238 km der längste unter den ausgewählten Radwegen, der Maare-Mosel-Radweg mit 53 km der kürzeste. Die mittlere Entfernung der Gastronomiebetriebe von den Radrouten liegt zwischen 0,2 km am Nahe-Radweg bis zu 0,6 km am Maare-Mosel- und Mosel-Radweg.
- ➔ Events, wie u.a. spezielle Radevents oder Raderlebnistage, werden mit Ausnahme des Maare-Mosel-Radweges an allen untersuchten Radwegen angeboten. Im Bereich des Maare-Mosel-Radweges wird einmal jährlich der VulkanBike Eifel-Marathon als Mountain-Bike-Rennen auf verschiedenen Strecken ausgetragen, der sowohl offen für Breitensportler als auch für aktive Radsportler ist.
- ➔ Allen Radwegen gemeinsam ist eine Streckenführung, die immer wieder Weinbauregionen berührt oder vollständig durch Weinkulturlandschaft verläuft.

Tab. 12: Überblick über die untersuchten Radrouten

	Mosel-Radweg	Nahe-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg
Logo				
Länge	238 km	120 km	58 km	137 km
Höhenmeter	430m hinauf 560 hinab	620m hinauf 990m hinab	161m hinauf 449m hinab	646m hinauf 595 hinab
Start	Schloss Thorn	Nohfelden	Daun	Bockenheim
Ziel	Koblenz	Bingen	Bernkastel-Kues	Schweigen
Wegequalität	- Sehr gut - asphaltierte Strecken	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken mit zahlreichen Nebenstrecken	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken
Unterkünfte (Bett & Bike Betriebe nach AFDC Angaben)	213 Bett&Bike-Betriebe	79 Bett&Bike-Betriebe	71 Bett&Bike-Betriebe	27 Bett&Bike-Betriebe
Gastronomie	1214 Gastronomiebetriebe 75% Restaurants 19% Cafés 6% Bistros	507 Gastronomiebetriebe 78% Restaurants 14% Cafés 8% Bistros	45 Gastronomiebetriebe 83% Restaurants 13% Cafés 4% Bistros	219 Gastronomiebetriebe 87% Restaurants 9% Cafés 4% Bistros
Mittlere Entfernung der Gastronomiebetriebe vom Radweg	0,6 km	0,2 km	0,6 km	0,5 km
Besondere Events	„Happy Mosel“ Tag (Streckensperrung zw. Cochem und Schweich)	„Nahe Hit – rad'l mit“ Tag (Radlererlebnistag, Radtour zw. Quelle bei Selbach bis Bingen)	-	„Radlerspaß auf dem Kraut und Rüben-Radweg“ – Radtour auf der Deutschen Weinstraße; „Erlebnistag Deutsche Weinstraße“ (75 km autofrei von Bockenheim nach Schweigen)
Schwierigkeitsgrad	leicht	leicht bis mittel (abhängig von gewählten Nebenstrecken)	leicht bis anspruchsvoll (abhängig der gewählten Fahrrichtung)	leicht bis mittel

Quelle: eigene Darstellung

3 Soziodemographie der Radtouristen

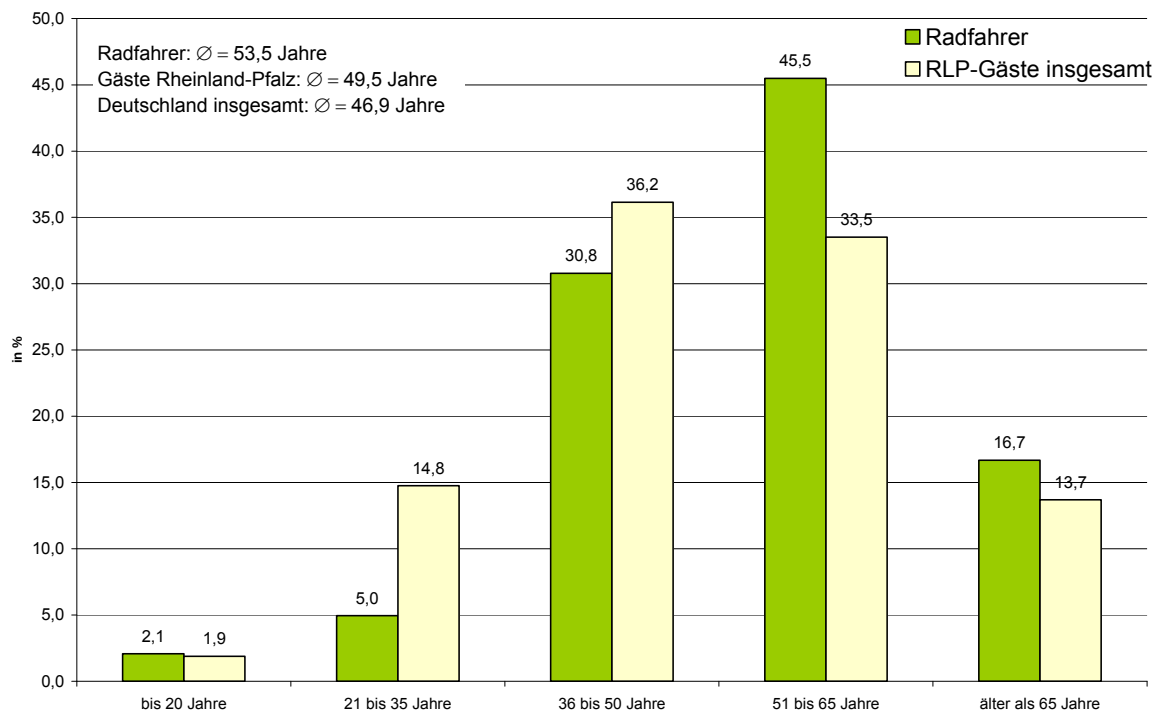
Vor der eigentlichen Analyse der Daten sollen nachfolgend zuerst die soziodemographischen Variablen der befragten Radtouristen betrachtet werden, welche im Rahmen der Befragung erhoben wurden. Diese Variablen dienen vor allem der Beurteilung der Güte der erzielten Daten, da sie einen Vergleich mit anderen vorliegenden Untersuchungen erlauben.

Alter und Geschlecht

Das Alter und Geschlecht der Befragten bieten erste Hinweise auf die Nachfragergruppen, die in Rheinland-Pfalz radtouristische Produkte in Anspruch nehmen. Das relativ hohe Durchschnittsalter der Befragten deutet darauf hin, dass eine eher homogene Gruppe von Personen angetroffen wurde. Mit ca. 54 Jahren (53,5 Jahre) liegt das Durchschnittsalter mehr als sechs Jahre über dem Bundesdurchschnitt der deutschen Bevölkerung (46,9 Jahre). Damit sind die Radfahrer auch älter als die rheinland-pfälzischen Gäste insgesamt, die ein Durchschnittsalter von ca. 50 Jahren¹² (49,5 Jahre) aufweisen (vgl. Abb. 31). Eine ähnliche Verteilung konnte KLEMM in seiner Untersuchung von Radtouristen an der Mosel ermitteln: 53% der Radtouristen wiesen nach seiner Studie ein Alter zwischen 46 und 65 Jahren auf ((Klemm 1995). In der vorliegenden Untersuchung entfallen rund 57% der Befragten in diese Spanne.

Entsprechend dem höheren Altersdurchschnitt sind natürlich gerade die jüngeren Jahrgänge unter den Radfahrern in Rheinland-Pfalz schwächer vertreten – insbesondere die 21- bis 35-jährigen. Dagegen gibt es bei den Radfahrern vor allem in der Altersklasse der 51- bis 65-jährigen einen deutlichen Überhang.

¹² die dargestellten Daten mit Bezug zu den rheinland-pfälzischen Gästen insgesamt entstammen der Gästebefragung Rheinland-Pfalz des ETI, 2004

Abb. 31: Altersstruktur der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007; n = 5.424 (face-to-face-Befragung); (Fontanari et al. 2004)

Diese Altersverteilung findet sich grundsätzlich bei allen vier untersuchten Radwegen wieder, so dass das Durchschnittsalter der Radfahrer auf allen untersuchten Radwegen deutlich über 50 Jahre liegt:

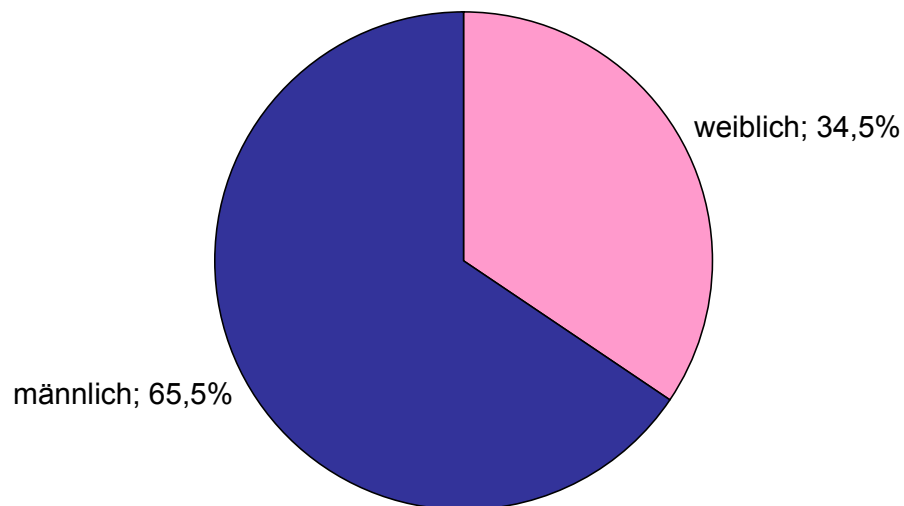
- ➔ Mosel-Radweg: 54,4 Jahre
- ➔ Kraut und Rüben-Radweg: 53,6 Jahre
- ➔ Maare-Mosel-Radweg: 51,7 Jahre
- ➔ Nahe-Radweg: 52,3 Jahre

Der Maare-Mosel-Radweg weist insgesamt die im Durchschnitt jüngsten Gäste auf.

Gleiches gilt auch für die unterschiedlichen Nutzergruppen der Radwege, also für Tagesausflügler oder übernachtende Radfahrer oder diejenigen Personen, die aus eher nicht touristischen Motiven heraus die Radwege nutzen: Sie alle weisen ein Durchschnittsalter von deutlich über 50 Jahren auf. Mit einem Altersdurchschnitt von ca. 55,4 Jahren sind die Radfahrer, die von einer zentralen Unterkunft aus Radtouren unternehmen, die älteste Gästegruppe.

Hinsichtlich der Geschlechterverteilung überwiegen eher die männlichen Radfahrer (vgl. Abb. 32) – ein Bild, welches sich auch auf allen untersuchten Radwegen wieder findet.

Abb. 32: Geschlechterverteilung der Rad fahrenden Gäste

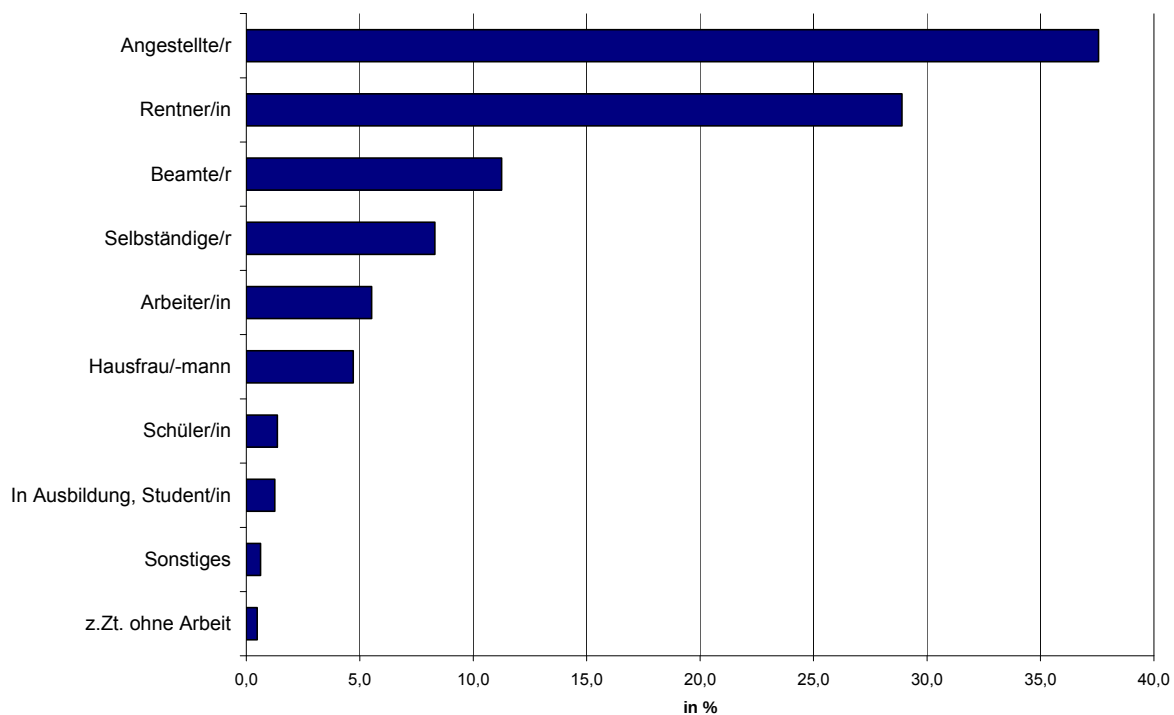


Quelle: ETI 2007; n = 5.318 (face-to-face-Befragung)

Weitere soziodemographische Eckwerte

Die Altersverteilung wirkt sich natürlich auch auf die Verteilung der Berufsgruppen und weiterer soziodemographischer Faktoren aus: Fast ein Drittel der Befragten sind Rentner oder Pensionäre (vgl. Abb. 33). Den größten Anteil haben jedoch die Angestellten mit ca. 38% an allen Berufsgruppen.

Deutlich unterrepräsentiert sind dagegen Schüler oder Personen, die sich in der Ausbildung befinden, was direkt auf das hohe Durchschnittsalter der Befragten zurückzuführen ist.

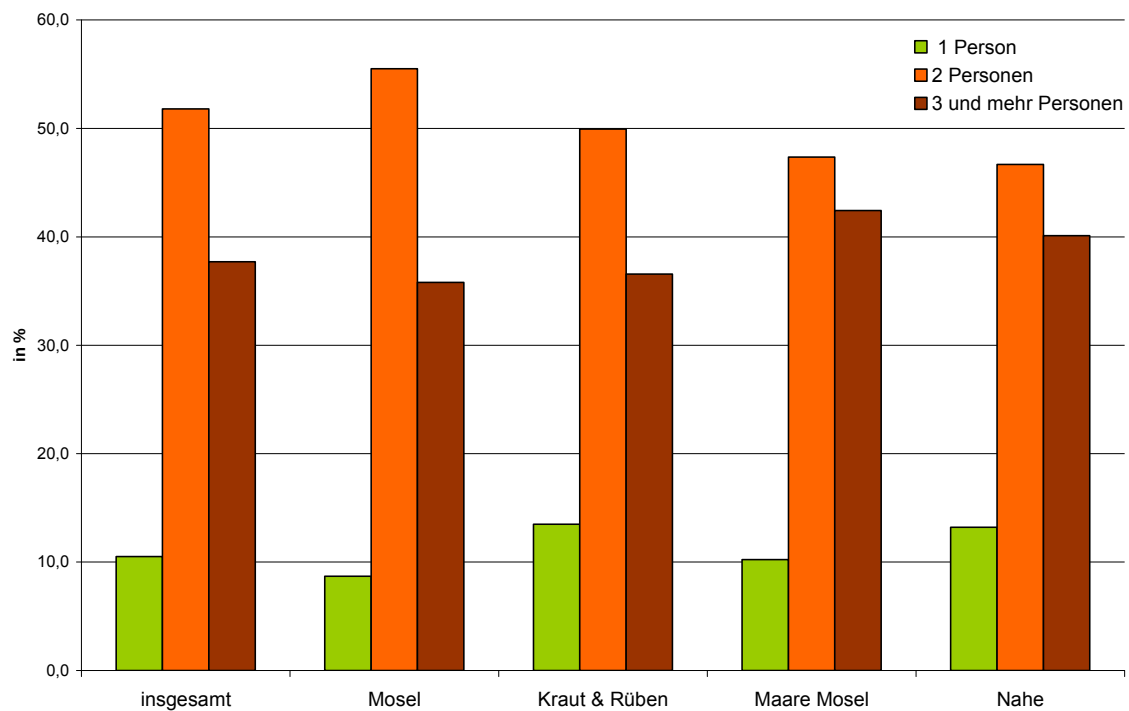
Abb. 33: Berufsgruppen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007, n = 5.412 (face-to-face-Befragung)

Bezogen auf die nicht-erwerbstätigen Personen erreichen die Rentner einen Anteil von ca. 77%. Im Vergleich mit den in Kapitel 2.2 (Teil I) dargestellten Daten liegt dieser Wert nur leicht über den Werten derjenigen Personen, für die Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten zählt (74%, vgl. Tab. 5).

Hinsichtlich der Haushaltsgrößen der Befragten überwiegen stark die Zwei-Personen-Haushalte – rund jeder zweite Befragte gibt diese Haushaltgröße an. Rund 10% der Befragten leben in Ein-Personen-Haushalten und etwas mehr als ein Drittel in Drei- und Mehrpersonenhaushalten (vgl. Abb. 34). Auch bezüglich der Haushaltsgrößen zeigen sich Übereinstimmungen mit den Daten derjenigen Personen, für die Radfahren zu einer der drei wichtigsten Urlaubsaktivitäten gehört (vgl. Tab. 5).

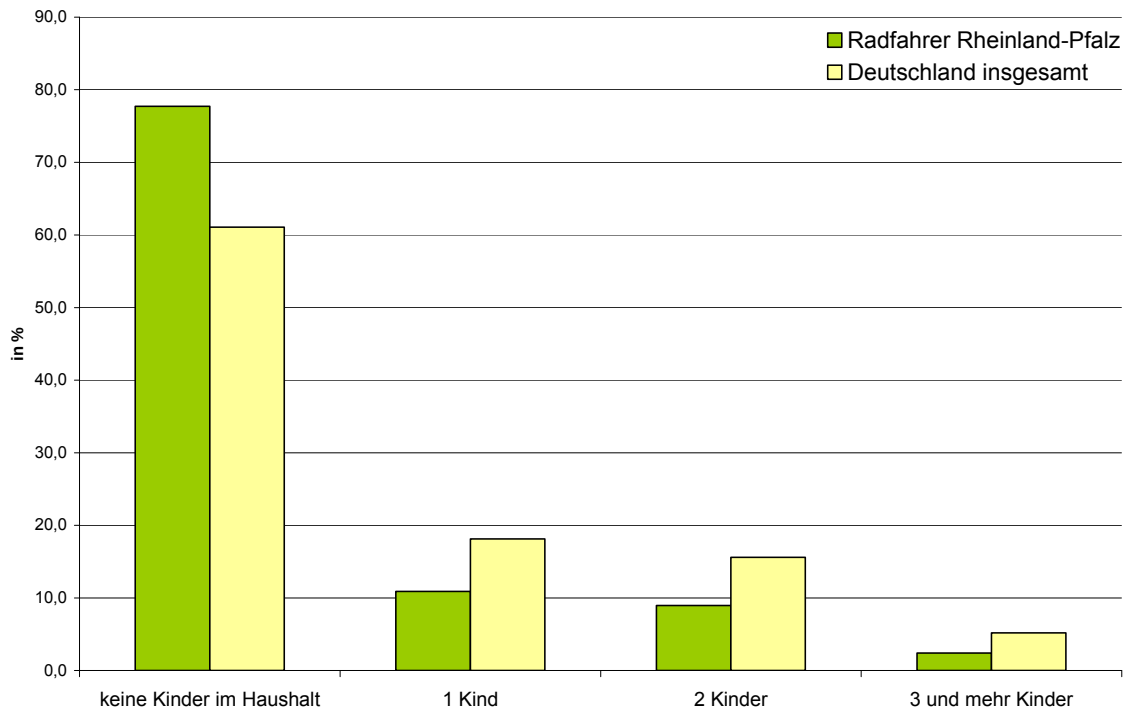
Insgesamt zeigen sich auch zwischen den vier betrachteten Radwegen keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der Haushaltsgröße der befragten Personen. Tendenziell lassen sich bei den Befragten am Maare-Mosel-Radweg sowie am Nahe-Radweg etwas größere Haushaltsgrößen feststellen, allerdings sind diese Unterschiede nur sehr gering.

Abb. 34: Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007; n = 5.423 (face-to-face-Befragung)

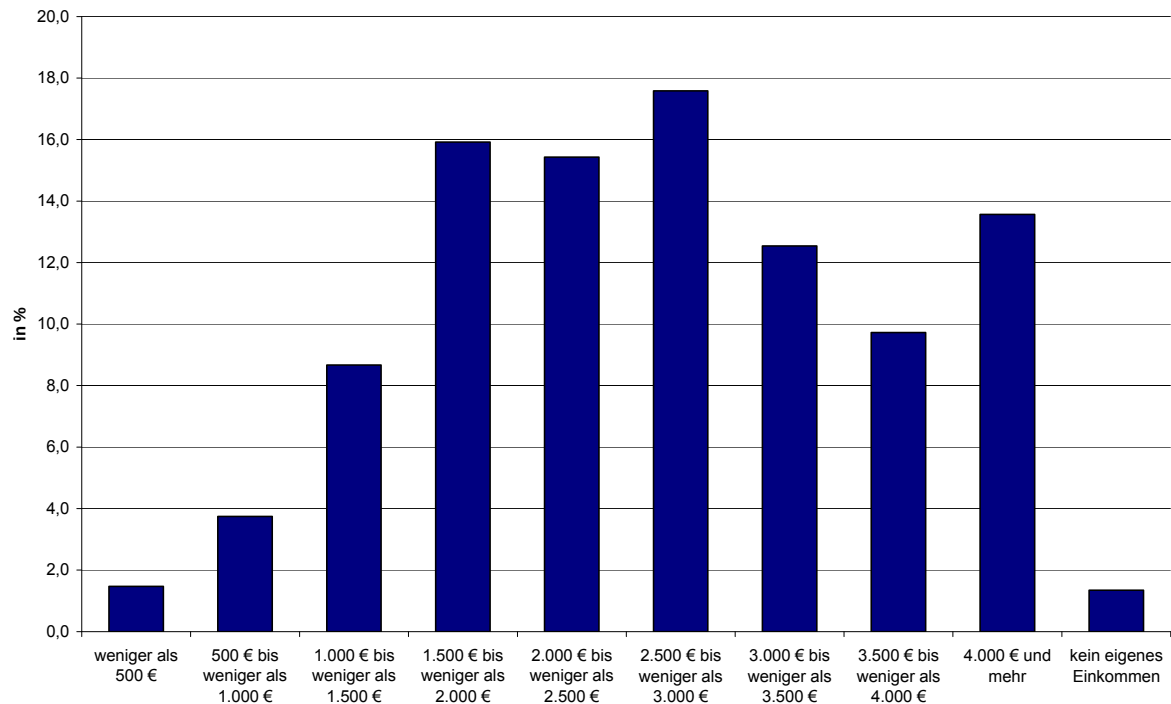
In einem engen Zusammenhang mit der Haushaltsgröße steht die Anzahl von im Haushalt lebenden Kindern unter 18 Jahren (vgl. Abb. 35). Auch hier zeigt sich, dass das höhere Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste in Rheinland-Pfalz Auswirkungen auf die weiteren soziodemographischen Variablen hat. So bedingt das höhere Durchschnittsalter auch einen höheren Anteil von Haushalten, in denen keine Kinder unter 18 Jahren mehr leben. Im Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt ist dieser Anteil um rund 16% höher (vgl. Quack et al. 2007) – dementsprechend natürlich ist der Anteil an Haushalten mit Kindern z.T. deutlich geringer: Jeweils rund 10% der Befragten leben in Haushalten mit einem oder zwei Kindern, der Anteil von Haushalten mit drei Kindern und mehr ist dagegen äußerst gering.

Abb. 35: Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste – Kinder unter 18 Jahren im Haushalt



Quelle: ETI 2007; n = 5.415 (face-to-face-Befragung)

Bezogen auf das Haushaltsnettoeinkommen überwiegen unter den befragten Radtouristen die mittleren Einkommen (vgl. Abb. 36). Rund 50% der befragten Personen verfügen über ein Haushaltsnettoeinkommen zwischen 1.500 € und 3.000 € im Monat.

Abb. 36: Haushaltsnettoeinkommen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007; n = 4.083 (face-to-face-Befragung)

Im Vergleich mit der gesamtdeutschen Situation zeigt sich somit ein etwas erhöhtes Haushaltsnettoeinkommen, wobei die unteren Einkommensklassen bei den befragten Radfahrern etwas unterrepräsentiert sind (vgl. Tab. 13). Dies lässt sich wiederum mit dem höheren Durchschnittsalter erklären und damit auch mit einem geringeren Anteil von Personen, die sich noch in der Ausbildung befinden oder erst in der beruflichen Startphase und dadurch i.d.R. über geringere Haushaltsnettoeinkommen verfügen.

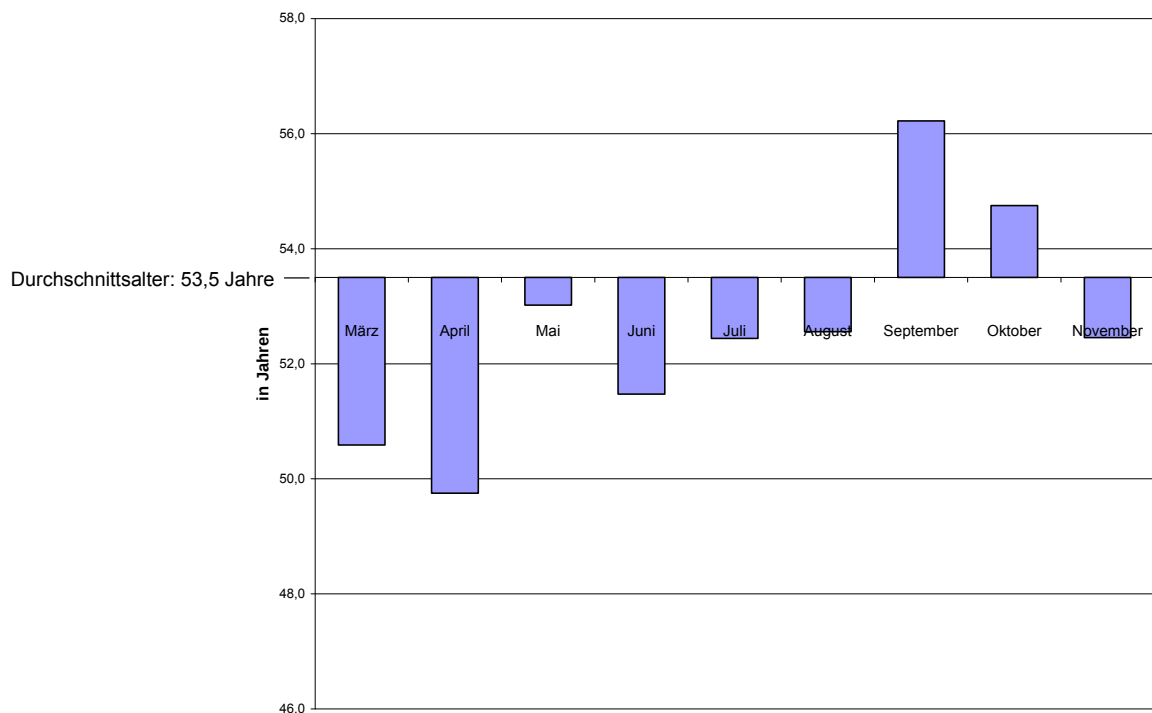
Tab. 13: Haushaltsnettoeinkommen der deutschen Gesamtbevölkerung und der befragten Radtouristen (in %)

	deutsche Gesamtbevölkerung	Radtouristen Rheinland-Pfalz
weniger als 500 €	1,5	1,5
500 € bis weniger als 3.000 €	69,4	61,4
3.000 € und mehr	25,7	35,9
kein eigenes Einkommen	3,5	1,3

Quelle: (Quack et al. 2007); ETI 2007; n = 4.083

Werden die soziodemographischen Variablen betrachtet, so erweisen sich die befragten Radfahrer insgesamt als ältere Bevölkerungsgruppe. Jüngere Gäste nehmen eher seltener am Radtourismus in Rheinland-Pfalz teil. Die Radfahrer entsprechen somit auch den übrigen Gästeschiedten in Rheinland-Pfalz, die hinsichtlich des Altersdurchschnittes nur unwesentlich jünger sind. Der hohe Anteil an Rentnern deutet darauf hin, dass es bislang nur teilweise gelungen ist, verstärkt auch jüngere Familien mit dem Thema Radtourismus in Rheinland-Pfalz anzusprechen – obwohl die Topographie vieler Wege und damit auch der relativ geringe Schwierigkeitsgrad durchaus auch Familien ansprechen kann.

Trotzdem lässt sich auch in Rheinland-Pfalz eine gewisse Varianz des Altersdurchschnittes der Radfahrer in Abhängigkeit vom Befragungsmonat feststellen (vgl. Abb. 37). Demzufolge werden die im Durchschnitt ältesten Gäste in den Monaten September und Oktober angetroffen; jüngere Gästegruppen finden sich in den Monaten März, April und Juni – wenngleich auch hier das Durchschnittsalter deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt.

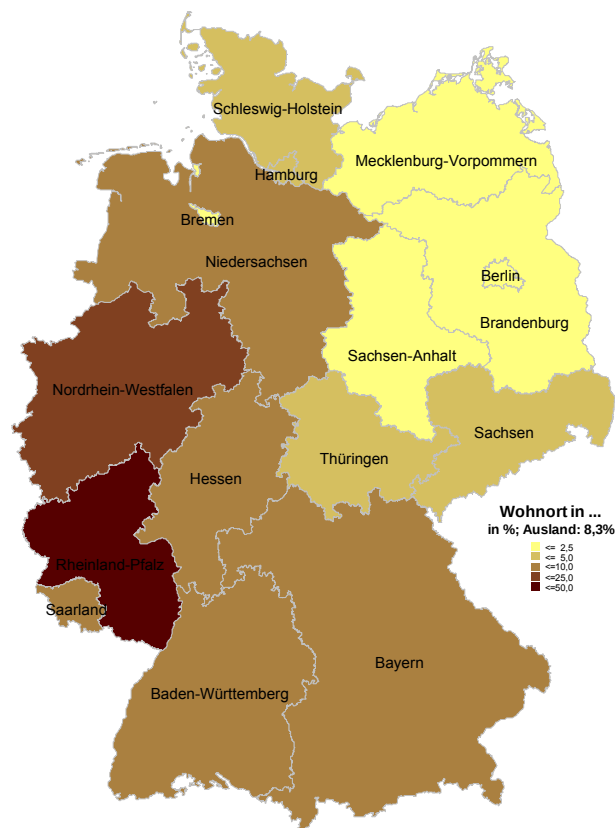
Abb. 37: Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste – nach Monaten

Quelle: ETI 2007; n = 5.427 (face-to-face-Befragung)

Im Vergleich zu den im Teil I, Kapitel 2.2 dargestellten soziodemographischen Daten der bundesweiten radtouristischen Nachfrage zeigen sich durchaus Parallelen, insbesondere bei den von KLEMM (vgl. Klemm 1995) ebenfalls in Rheinland-Pfalz erhobenen Daten. Die im Rahmen dieser Studie erhobenen Daten können somit die Radtouristen in Rheinland-Pfalz repräsentieren. Direkte Vergleichsdaten für alle vier untersuchten Radwege liegen jedoch nicht vor.

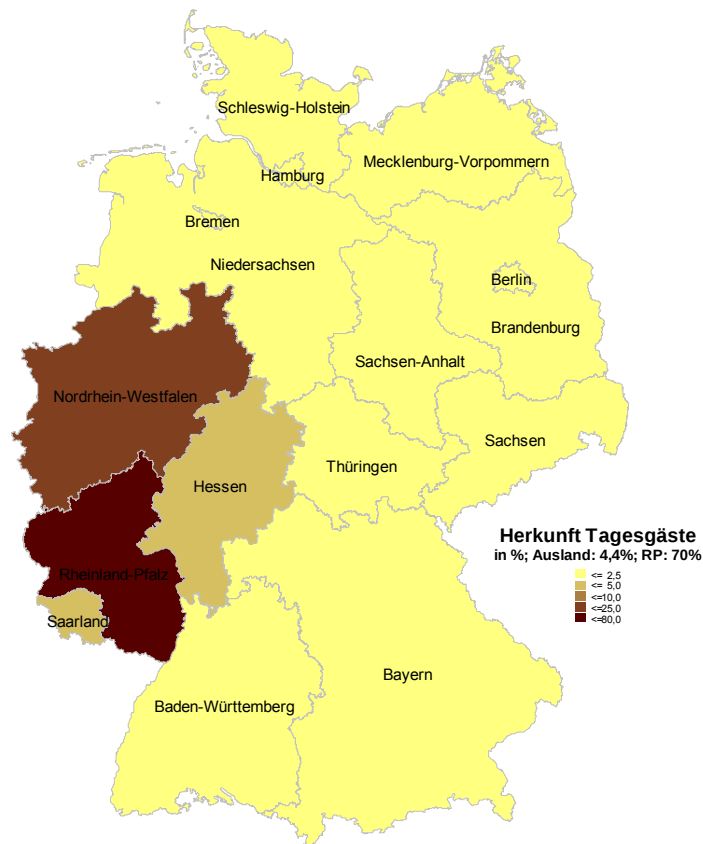
Herkunft der Befragten

Die wesentlichen Quellmärkte für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz konzentrieren sich auf Rheinland-Pfalz selber sowie die benachbarten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und zum Teil noch Hessen (vgl. Abb. 38). Gäste aus den Neuen Bundesländern sowie aus den weiter entfernten Bundesländern im Norden oder Süden Deutschlands spielen nur eine untergeordnete Rolle. Ausländische Gäste erreichen einen Anteil von immerhin 8% (8,3%).

Abb. 38: Herkunftsländer aller Befragten (in %)

Quelle: ETI 2007; n = 5.356 (face-to-face-Befragung)

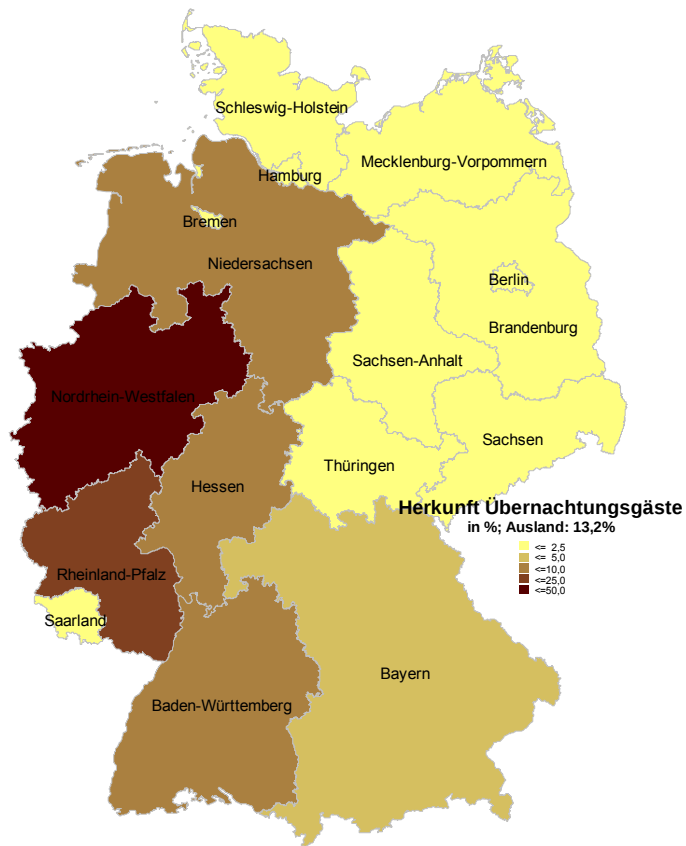
Werden nur die Tagesgäste betrachtet, so konzentrieren sich die Quellgebiete fast ausschließlich auf Rheinland-Pfalz selber – etwa 80% der Tagesgäste haben auch ihren Wohnsitz in Rheinland-Pfalz (vgl. Abb. 39). Ebenfalls bedeutend für den Tages-tourismus sind noch die Nahmärkte in Nordrhein-Westfalen, immerhin rund 12% der Tagesgäste kommen aus diesem benachbarten Bundesland. Ausländische Gäste spielen bei den Tagesgästen mit knapp 4% nur eine geringe Rolle.

Abb. 39: Herkunftsländer Tagesgäste (in %)

Quelle: ETI 2007; n = 2.579 (face-to-face-Befragung)

Die Quellgebiete der Übernachtungsgäste verteilen sich dagegen über deutlich mehr Bundesländer, als es bei den Tagesgästen der Fall ist (vgl. Abb. 40). Nordrhein-Westfalen ist hier mit ca. 31% der wichtigste Quellmarkt, Rheinland-Pfalz selber belegt mit ca. 20% die zweite Position. Neben den genannten Bundesländern spielen für den übernachtenden Radtourismus auch Niedersachsen, Hessen und Baden-Württemberg als Quellmärkte eine Rolle. Dagegen können auch bei den übernachtenden Radfahrern die Neuen Bundesländer keine wesentlichen Quellmärkte darstellen.

Ausländische Gäste erreichen bei den übernachtenden Radtouristen einen Anteil von rund 13%.

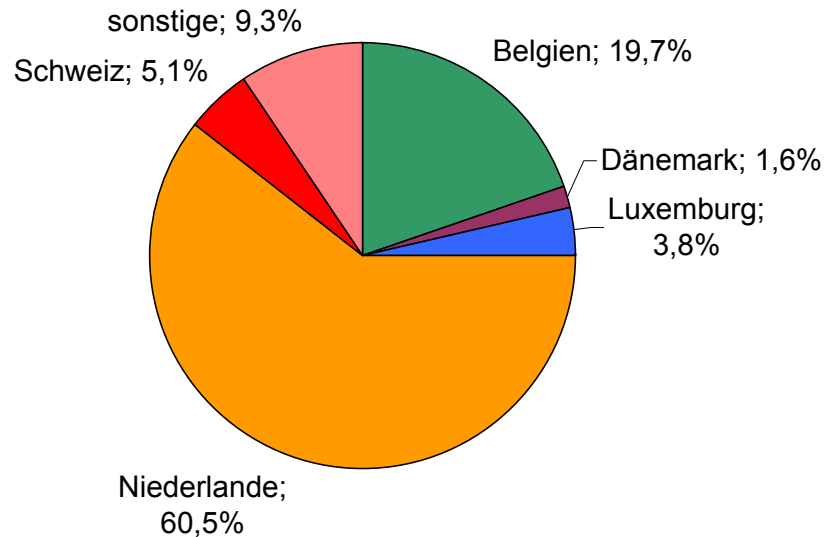
Abb. 40: Herkunftsländer Übernachtungsgäste (in %)

Quelle: ETI 2007; n = 2.431 (face-to-face-Befragung)

Werden die ausländischen Gäste separat betrachtet, konzentrieren sich diese im Wesentlichen auf zwei Quellmärkte: Niederlande mit einem Anteil von rund 60% sowie Belgien mit einem schon deutlich geringeren Anteil von rund 20% (vgl. Abb. 41).

Trotz der beträchtlichen Reiseentfernung nach Rheinland-Pfalz kann die Schweiz einen relativ hohen Anteil von rund 5% an den ausländischen Gästen erzielen. Die übrigen Länder spielen dagegen für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz nur eine sehr geringe Rolle.

Abb. 41: **Herkunftsländer ausländischer Gäste (Tages- und Übernachtungsgäste)**

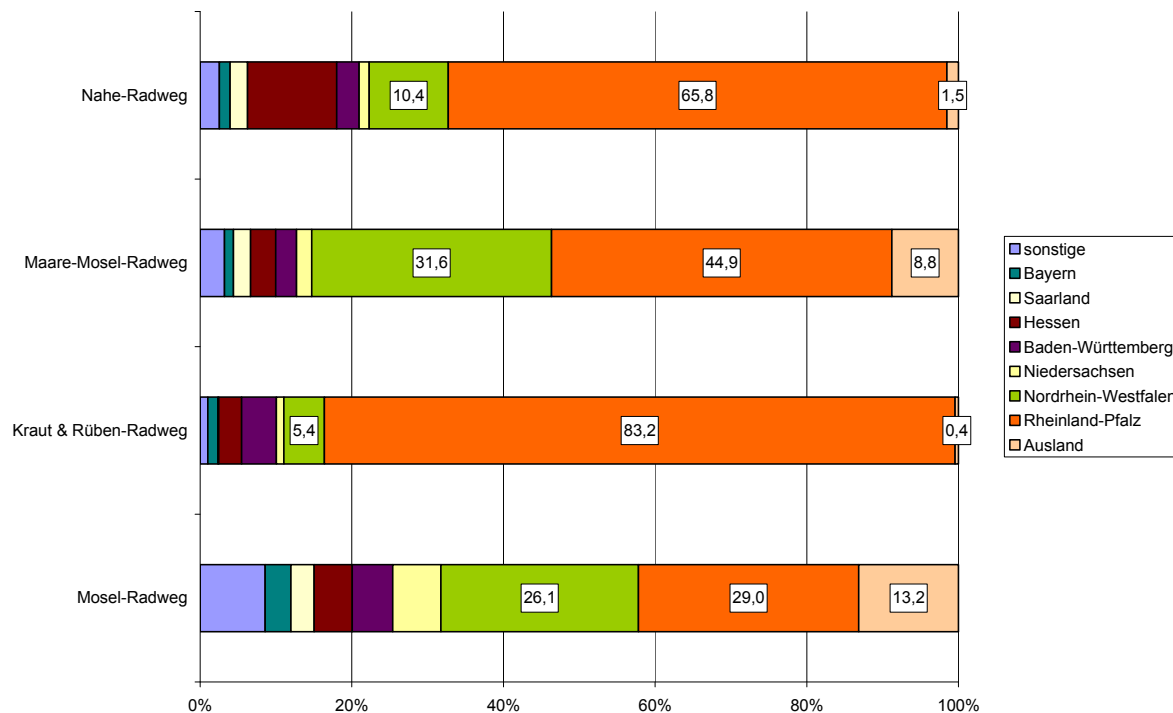


Quelle: ETI 2007; n = 451 (face-to-face-Befragung)

Die ausländischen Quellmärkte konzentrieren sich also im Wesentlichen auf die benachbarten Benelux-Staaten und hier vor allem auf die Niederlande – die auch insgesamt die stärkste ausländische Gästegruppe in Rheinland-Pfalz stellen.

Differenziert nach den einzelnen Radwegen zeigen sich noch einmal deutliche Unterschiede in der Struktur der Quellmärkte (vgl. Abb. 42). Vor allem dem Mosel-Radweg gelingt es, Gäste aus weiter entfernten Quellgebieten anzuziehen. Fast alle über die direkt benachbarten Bundesländer hinausgehenden Quellmärkte werden nur vom Mosel-Radweg erschlossen. Der Maare-Mosel-Radweg kann ebenfalls in nennenswertem Umfang noch Gäste aus Quellmärkten außerhalb von Rheinland-Pfalz anziehen, vor allem aus Nordrhein-Westfalen – was mit der im Vergleich zu den übrigen untersuchten Radwegen relativen Nähe zu diesem Quellmarkt in Zusammenhang steht.

Der Nahe-Radweg konzentriert sich hinsichtlich seiner Quellmärkte schon stärker auf Rheinland-Pfalz und der Kraut und Rüben-Radweg rekrutiert seine Gäste zu über 80% aus dem Nahbereich. Diese Bedeutung als eher lokaler oder regionaler touristischer Angebotspunkt wurde schon weiter oben dargestellt.

Abb. 42: Herkunftsländer aller Gäste nach Radwegen

Quelle: ETI 2007; n = 5.471 (face-to-face-Befragung)

Ausländische Gäste in nennenswertem Umfang kann nur der Mosel-Radweg anziehen – hier zu rund 60% Gäste aus den Niederlanden und zu ca. 20% aus Belgien¹³. Ansatzweise gelingt es auch noch dem Maare-Mosel-Radweg ausländische Gäste anzuziehen: Auch hier konzentrieren sich die ausländischen Quellmärkte auf die Niederlande (ca. 49%) und Belgien (ca. 38%).

Die Erschließung von über Rheinland-Pfalz hinausgehenden Quellmärkten gelingt somit in erster Linie dem Mosel-Radweg sowie dem Maare-Mosel-Radweg. Die übrigen untersuchten Wege haben eher Bedeutung für den inner-rheinland-pfälzischen Radtourismus.

¹³ Prozentangaben bezogen nur auf die ausländischen Gäste

4 Volumen des Radverkehrsaufkommens

Die wesentliche Voraussetzung zur Bestimmung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Radtourismus an den vier untersuchten Radrouten ist eine möglichst genaue und vollständige Erfassung des radtouristischen Volumens auf diesen Wegen. Nachfolgend wird auf Basis der durchgeführten Zählungen das radtouristische Volumen bestimmt und für den Zeitraum eines gesamten Jahres hochgerechnet.

Zur Bestimmung des radtouristischen Volumens sowie des Radverkehrsvolumens insgesamt wurden alle Verkehrsbewegungen mit dem Fahrrad an den Zähl- und Befragungsstationen erfasst. Zusätzlich zu dem Aufkommen des Radverkehrs wurde die aktuelle Wettersituation ebenfalls im 15-Minuten-Rhythmus erfasst, um Rückwirkungen von unterschiedlichen Wetterlagen auf das Radverkehrsaufkommen feststellen zu können und um entsprechende Korrekturfaktoren für die unterschiedlichen Wetterlagen berechnen zu können.

Insgesamt wurden während der gesamten Zählung 46.177 Radfahrer – unabhängig vom Reisegrund – erfasst (vgl. Tab. 14). Hierin sind sowohl Fahrten enthalten, die aus touristischen Motiven durchgeführt wurden als auch Fahrten, die aus eher alltagsorientierten Motiven oder Freizeitgründen durchgeführt wurden.

Tab. 14: Zählstatistik – differenziert nach Routen und Fahrtrichtung

	Anzahl Radfahrer insgesamt	gezählte Radfahrer Richtung 1	gezählte Radfahrer Richtung 2	gezählte Radfahrer Richtung 1	gezählte Radfahrer Richtung 2
	Summe	Summe	Summe	In %	In %
Mosel-Radweg	28.325	12.263	16.062	43,3	56,7
Kraut und Rüben-Radweg	6.431	3.157	3.274	49,1	50,9
Maare-Mosel-Radweg	6.149	1.922	4.227	31,3	68,7
Nahe-Radweg	5.272	2.587	2.685	49,1	50,9
Summe	46.177	19.929	26.248	43,2	56,8

Quelle: ETI 2007

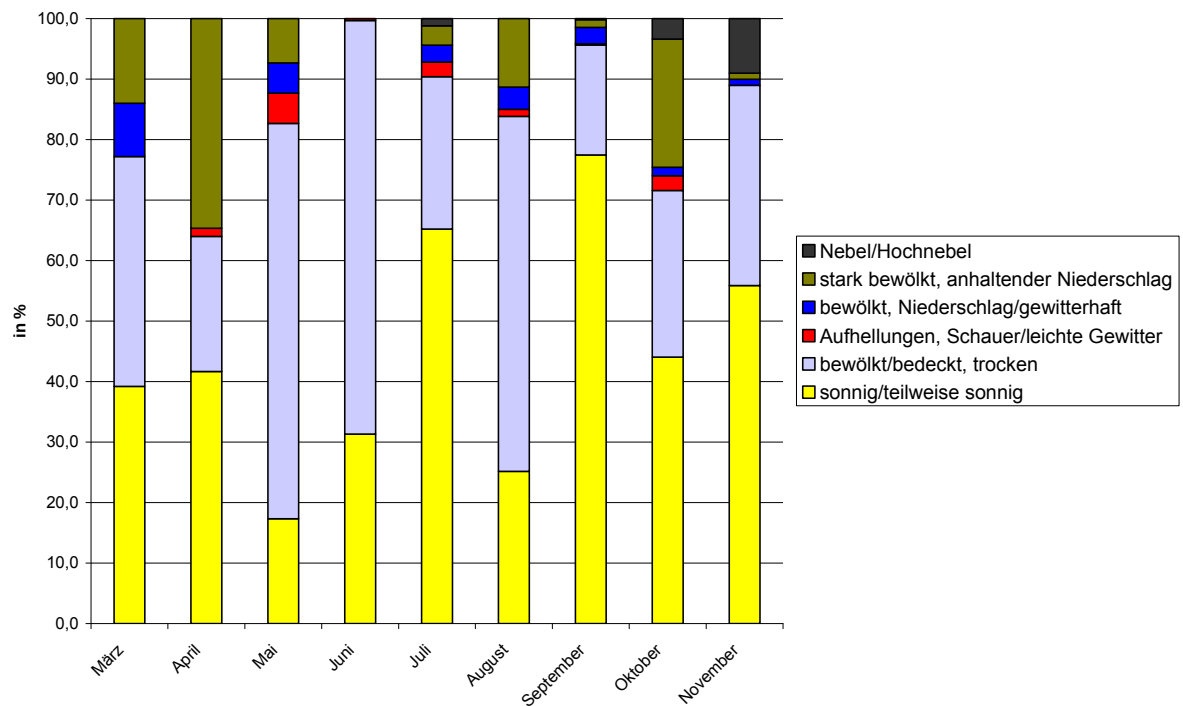
Das Radverkehrsaufkommen wurde differenziert nach der Fahrtrichtung erhoben:

- ➡ Mosel-Radweg: Richtung 1: Trier; Richtung 2: Koblenz
- ➡ Kraut und Rüben-Radweg: Richtung 1: Hassloch; Richtung 2: Bad Dürkheim
- ➡ Maare-Mosel-Radweg: Richtung 1: Daun; Richtung 2: Wittlich
- ➡ Nahe-Radweg: Richtung 1: Bingen; Richtung 2: Bad Sobernheim/Kirn

Differenziert nach den einzelnen Radrouten wurden mehr als 50% der erfassten Bewegungen auf dem Mosel-Radweg registriert. Die übrigen Radwege weisen dagegen ähnliche Größenordnungen zwischen 5.300 und 6.400 Bewegungen auf. Auffällig ist die unterschiedliche Häufigkeit der Radwegenutzung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung: Der Mosel-Radweg wird häufiger Richtung Koblenz befahren, auf dem Maare-Mosel-Radweg zeigen die Radfahrer eine eindeutige Bevorzugung des Routenverlaufs Richtung Wittlich. Auf dem Nahe-Radweg sowie dem Kraut und Rüben-Radweg lässt sich dagegen keine Bevorzugung einer bestimmten Richtung feststellen.

4.1 Der Einfluss unterschiedlicher Wetterlagen

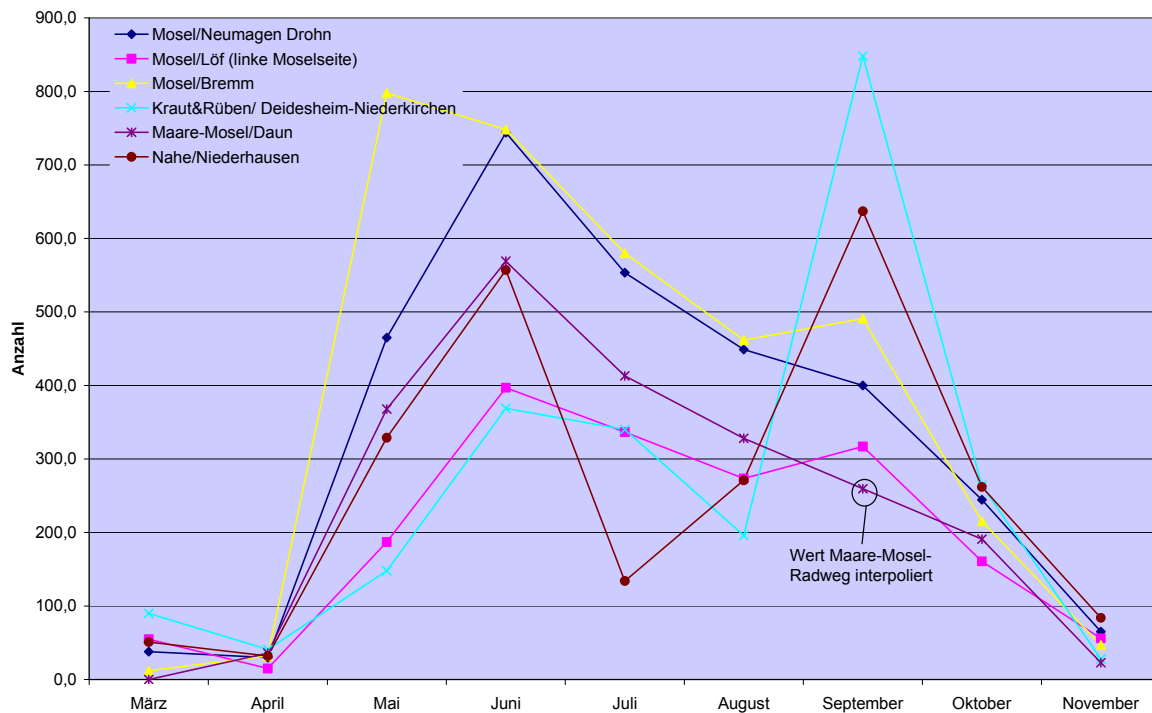
Die Wettersituation an den Zähltagen war insbesondere in den Zeiten, in denen mit einem verstärkten Einsetzen des Radtourismus zu rechnen war – Mai und Juni 2006 – aus radtouristischer Sicht eher als mäßig bis schlecht zu bewerten (vgl. Abb. 43). Die Zählungen mussten überwiegend an bedeckten oder bewölkten Tagen durchgeführt werden.

Abb. 43: Verteilung der Wetterlagen

Quelle: ETI 2007

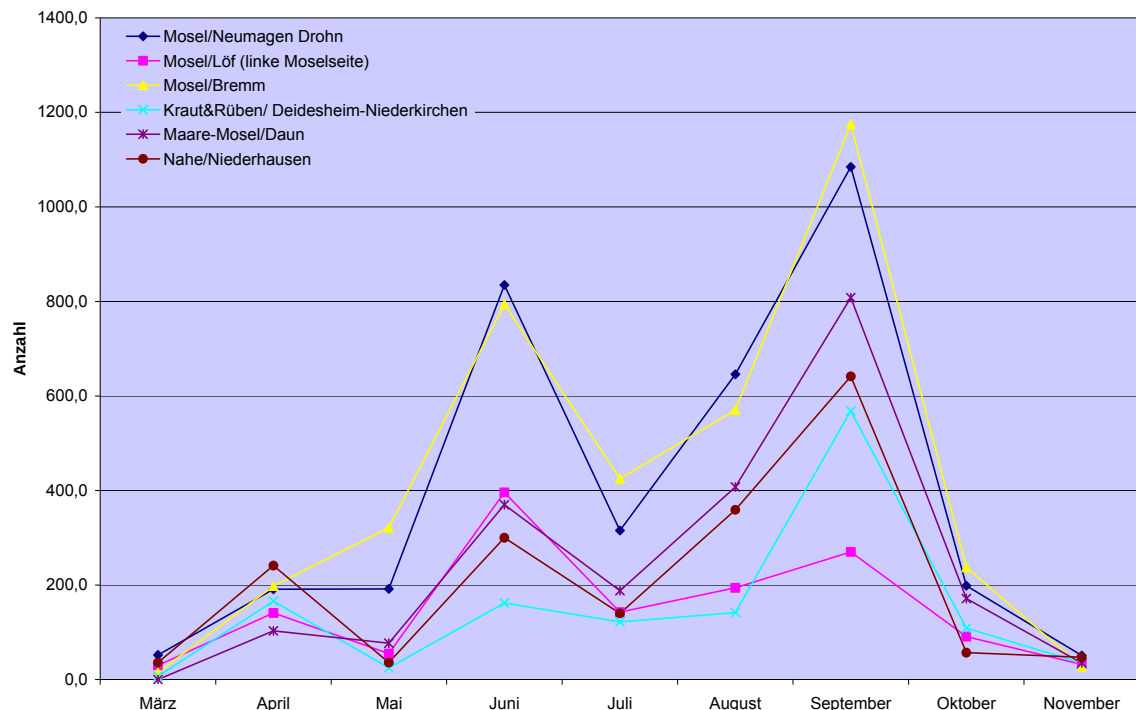
Die Darstellung der Zählergebnisse unterteilt nach Wochentagen und Wochenenden zeigt deutlich die Wirkung von unterschiedlichen Wetterlagen auf die Entscheidung von Radtouristen, einen Ausflug oder eine Radreise zu unternehmen (vgl. Abb. 44 und Abb. 45).

Die Ergebnisse für die Wochenenden zeigen einen eher ungleichmäßigen Verlauf, der keine konsequente saisonale Abhängigkeit erkennen lässt. Hier deutet sich die Spontaneität im Rahmen der Ausflugstätigkeit an, welche die Entscheidung für einen Ausflug von kurzfristigen, situativen Faktoren abhängig macht. Zu diesen situativen Faktoren kann auch die jeweilige Wetterlage gezählt werden. Insbesondere bei ungünstigen Wetterlagen lässt sich ein Rückgang der Radverkehrsbewegungen auf den Radwegen feststellen.

Abb. 44: Zählergebnisse: Wochenenden, alle Stationen

Quelle: ETI 2007

Die Zählergebnisse der Wochentage lassen dagegen wesentlich deutlicher einen saisonalen Verlauf erkennen. Ursache hierfür ist, dass während der Wochentage der Anteil der Radreisen überwiegt, die wiederum weniger stark von kurzfristigen Faktoren, wie der aktuellen Wettersituation, abhängig sind, sondern eher mittelfristig bis langfristig geplant werden und demnach auch bei schlechteren Wetterbedingungen durchgeführt werden.

Abb. 45: Zählergebnisse: Wochentage, alle Stationen

Quelle: ETI 2007

Eine deutliche Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens ergibt sich erwartungsgemäß in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Wetterlagen, die an den Untersuchungstagen herrschten (vgl. Tab. 15). Im ganzjährigen Durchschnitt wurden an allen Zählstationen rund 11 Radfahrer, unabhängig von der Fahrtrichtung, pro 15-minütigen Zählintervall gezählt. Bei optimalen Wetterbedingungen stieg dieser Wert auf ca. 13 Personen an, bei schlechten Wetterbedingungen sank dieser Wert auf bis nur 3 Personen ab. Der Spitzenwert von 25 Radfahrern pro 15-Minuten-Intervall wurde an einem sonnigen Wochenende im Juni gemessen.

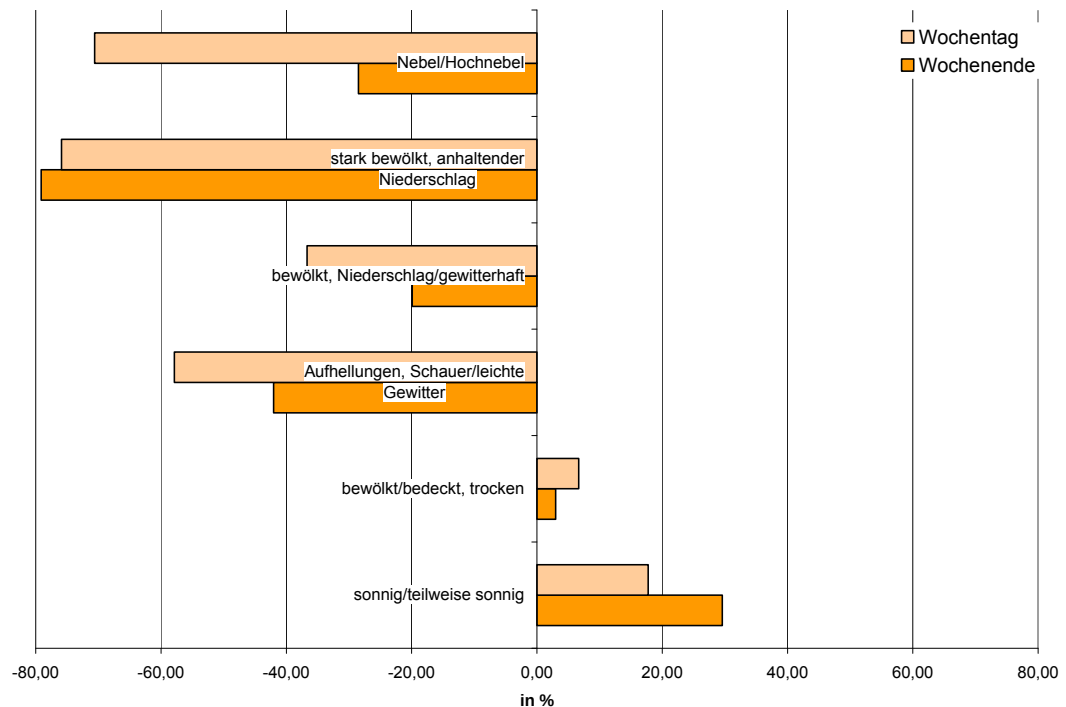
Tab. 15: Durchschnittswerte der Zählungen nach Wetterlagen (Basis: 15-Minuten-Zählintervall)

Wetter	Gezählte Radfahrer (Mittelwert)	Abweichungskoeffizient vom Mittelwert (Mittelwert je Wetterlage/Mittelwert insgesamt)
sonnig/teilweise sonnig	13,1	1,2
bewölkt/bedeckt, trocken	11,5	1,1
Aufhellungen, Schauer/leichte Gewitter	5,7	0,5
bewölkt, Niederschlag/gewitterhaft	8,3	0,8
stark bewölkt, anhaltender Niederschlag	2,5	0,2
Nebel/Hochnebel	4,5	0,4
Insgesamt	10,9	

Quelle: ETI 2007

Werden die prozentualen Abweichungen der Mittelwerte bezogen auf die 15-minütigen Zählintervalle in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Wetterlagen betrachtet, zeigen sich die wetterbedingten Verstärkungen bzw. Abschwächungen des Radverkehrsaufkommens (vgl. Abb. 46). Grundsätzlich wirken sich die trockenen Wetterlagen erwartungsgemäß verstärkend auf das Radverkehrsaufkommen auf, Wetterlagen mit Niederschlägen dagegen abschwächend. Allerdings ist die Stärke dieser Effekte nicht gleich, sondern feuchte Wetterlagen mindern das Radverkehrsaufkommen stärker, als trockene Wetterlagen das Radverkehrsaufkommen erhöhen.

Abb. 46: Prozentuale Abweichungen der Mittelwerte des Radverkehrsaufkommens¹⁴



Quelle: ETI 2007

Diese Erkenntnis führt dazu, dass zur Hochrechnung des Radverkehrsaufkommens an den untersuchten Radwegen Korrekturfaktoren gebildet werden müssen, die diese Effekte berücksichtigen (vgl. Tab. 16). Nur so kann eine Hochrechnung gegeben werden, die neutral gegenüber den schlechten Wetterverhältnissen im Rahmen der Zählung ist. Dadurch konnte eine tendenziell zu geringe Berechnung vermieden werden. Die Korrekturfaktoren müssen weiterhin den stärkeren negativen Effekt bei schlechtem Wetter und den schwächeren, aber positiven Effekt bei guten Wetterlagen berücksichtigen.

¹⁴ Zeitlicher Bezug: Gesamter Zählzeitraum; Mittelwerte bezogen auf 15-minütige Zählintervalle

Tab. 16: Radfahrer in 15 Minuten - Gewichtungsfaktoren

Befragungstag	Wetter	Mittelwert (Radfahrer pro 15 Minuten)	Anzahl der Wetterla- gen im Rahmen der Erhebung	Standard- abwei- chung	Abwei- chung Mittelwert	Gewich- tungsfa- ktor
Wochenende	sonnig/teilweise sonnig	14,7	638,0	12,8	1,3	0,8
	bewölkt/bedeckt, trocken	11,7	995,0	12,0	1,0	1,0
	Aufhellungen, Schauer/leichte Gewitter	6,6	41,0	6,5	0,6	2,7
	bewölkt, Niederschlag/gewitterhaft	9,1	75,0	10,4	0,8	2,2
	stark bewölkt, anhaltender Niederschlag	2,4	228,0	4,3	0,2	5,8
	Nebel/Hochnebel	8,1	21,0	11,0	0,7	2,4
	Insgesamt	11,3	1998,0	12,0	1,0	1,0
Wochentag	sonnig/teilweise sonnig	12,3	1308,0	12,7	1,2	0,8
	bewölkt/bedeckt, trocken	11,2	562,0	12,7	1,1	0,9
	Aufhellungen, Schauer/leichte Gewitter	4,4	27,0	6,3	0,4	3,4
	bewölkt, Niederschlag/gewitterhaft	6,6	32,0	7,9	0,6	2,6
	stark bewölkt, anhaltender Niederschlag	2,5	271,0	4,0	0,2	5,1
	Nebel/Hochnebel	3,1	52,0	2,7	0,3	4,4
	Insgesamt	10,5	2252,0	12,2	1,0	1,0

Quelle: ETI 2007

Die Gewichtungsfaktoren für sonniges/teilweise sonniges Wetter wurden aus dem Kehrwert der Abweichung des wetterabhängigen Mittelwertes gezählter Radfahrer pro 15-minütigem Zählintervall vom Gesamtmittelwert berechnet. Die Gewichtungsfaktoren für die schlechten Wetterlagen wie Gewitter, bewölkte Wetterlagen oder Nebel wurden nach gleichem Prinzip berechnet, jedoch wurde zusätzlich die prozentuale Abweichung der Zählergebnisse bei diesen Wetterlagen vom Gesamtmittelwert stärker berücksichtigt, um den starken negativen Effekten dieser Wetterlagen Rechnung zu tragen. Es wurden für Wochenenden und Wochentage unterschiedliche Gewichtungsfaktoren gebildet. Die Faktoren für gute Wetterlagen sind fast neutral bzw. sie reduzieren die Anzahl der Radfahrer innerhalb eines 15-Minuten-Intervalls nur leicht. Die Faktoren für schlechte Wetterlagen dagegen erhöhen die Anzahl von Radfahrern pro 15-Minuten Intervall überproportional.

4.2 Hochrechnung des Radverkehrsaufkommens

Das Radverkehrsaufkommen muss unabhängig von der Motivation der Befragten hochgerechnet werden, da im Rahmen der Zählung keine Motive für die Fahrten

registriert wurden. Die Motive oder Fahrtzwecke wurden allerdings im Rahmen der Befragung erhoben, so dass nachträglich eine Aufteilung des hochgerechneten Radverkehrsvolumens an den untersuchten Radwegen zu verschiedenen Fahrtzwecken vorgenommen werden kann. Nachfolgend wird somit das Gesamtaufkommen dargestellt, welches über ein Jahr auf den untersuchten Radwegen zu erwarten ist – inklusive touristisch motivierter Fahrten und den alltagsbedingten Fahrten. In diesen Daten sind also sowohl Radtouristen als auch einheimische Radfahrer enthalten, welche die Wege aus Gründen der Freizeitgestaltung oder aus alltäglichen Beweggründen, wie Fahrt zur Arbeit oder Fahrt zur Ausbildungsstätte, nutzen. Erst in einem zweiten Schritt werden die Radfahrer hinsichtlich ihrer Motivation differenziert.

Die Hochrechnung wurde nach folgendem Verfahren durchgeführt:

- Bestimmung des Anteils der einzelnen Radwege am Gesamtaufkommen der gezählten Radverkehrsbewegungen sowie der Koeffizienten aus radwegespezifischem Aufkommen am durchschnittlichen Gesamtaufkommen. Diese Koeffizienten sind beim Mosel-Radweg überwiegend größer als 1, da der Mosel-Radweg einen überproportional hohen Anteil an allen gezählten Radverkehrsbewegungen aufweist. Die Koeffizienten der übrigen Radwege entsprechend kleiner als 1.
- Bestimmung des durchschnittlichen Radverkehrsaufkommens an den einzelnen Zähltagen.
- Reduktion des Wettereffektes durch Anwendung der wetterbezogenen Gewichtungsfaktoren auf das durchschnittliche Radverkehrsaufkommen an den einzelnen Zähltagen.
- Ausgehend von den um die Wettereffekte bereinigten Daten der einzelnen Zähl-tage werden diese mit den radwegespezifischen Koeffizienten multipliziert, so dass sich ein Tageswert ergibt, der relativ unabhängig von singulären Ereignissen ist, die zu einem außergewöhnlichen Anstieg des Radverkehrsaufkommens führen könnten.
- Berechnung der Differenz zwischen den einzelnen Zähltagen (real gezählte Daten) und Interpolation der dazwischen liegenden Zeiträume auf Basis dieser ermittelten Differenzen. Hierdurch wurde eine schrittweise Erhöhung/Verringerung der Werte in Abhängigkeit von den berechneten Differenzen erzielt. Es ergeben sich somit „weichere“ Übergänge zwischen den zu schätzenden Zeiträumen und keine sprunghaften.

- ➔ Einrechnung der Tages-Kilometerleistung der befragten Radfahrer. Dies wird notwendig, da auf dem Moselradweg drei Zählstationen eingerichtet waren. Mit der Berücksichtigung der Tages-Kilometerleistung konnten sich sonst ergebende Mehrfachzählungen vermieden werden.

Die Hochrechnung über alle untersuchten Radwege sowie über den Zeitraum eines gesamten Jahres ergibt eine Gesamtzahl an Radfahrern in einer Größenordnung von ca. 780.000 Personen (777.383). Dabei muss davon ausgegangen werden, dass die Schätzungen tendenziell zu gering ausgefallen sind, da die Arbeit mit Mittelwerten vor allem für den Mosel-Radweg tendenziell leicht zu niedrige Schätzwerte ergab. Auf der anderen Seite wurden die Werte für die Monate Dezember, Januar und Februar auf Basis der Zählungen in den Monaten März und November geschätzt. Da davon ausgegangen werden kann, dass gerade im Winter der Radtourismus völlig zum Erliegen kommt, sind diese Zeitperioden evtl. etwas zu hoch geschätzt worden.

Die geringere Schätzung des Mosel-Radweges ergibt sich auch durch die geringere Inanspruchnahme des Streckenabschnitts zwischen Cochem und Koblenz, da viele Radtouristen schon in Cochem ihre Radreise beenden. Aus diesem Grund sind die Werte für den Zählstandort Löff gering, als es bei den übrigen Zählstandorten an der Mosel der Fall ist. Diese geringeren Werte drücken den Gesamtmittelwert für den Moselradweg etwas nach unten. Wird der Standort Löff jedoch nicht berücksichtigt und die Berechnung auf Basis der erzielten Werte an den beiden verbleibenden Standorten vorgenommen, ergibt sich für den Mosel-Radweg eine Erhöhung des geschätzten Radverkehrsaufkommens um ca. 17% auf insgesamt 478.011 Radfahrer (vgl. Tab. 17).

Tab. 17: Vergleich der verschiedenen Schätzvarianten für den Mosel-Radweg

	Hohe Schätzung (ohne Standort Löff)	niedrige Schätzung (mit Standort Löff)	Abweichung in %
Januar	822	734	12
Februar	740	659	12
März	6.826	5.835	17
April	27.821	24.121	15
Mai	37.636	33.237	13
Juni	73.933	63.777	16
Juli	52.396	46.556	13
August	97.107	81.158	20
September	114.172	96.817	18
Oktober	60.855	50.869	20
November	4.858	4.249	14
Dezember	845	761	11
Summe	478.011	408.775	17

Quelle: ETI 2007

Insgesamt erzielt die höhere Schätzung ein Gesamtvolumen von 846.619 Radfahrern pro Jahr auf allen vier untersuchten Radwegen. Allerdings bleiben die Schätzwerte für die übrigen drei Radwege unbeeinflusst. Werden am Standort Löff die gezählten Radverkehrsbewegungen mit den geschätzten verglichen, so zeigt sich, dass die Schätzungen bei der Variante ohne Löff (hohe Schätzung) im Durchschnitt fast 50% über den vergleichbaren Zählwerten liegt. Die niedrigere Schätzung dagegen liefert eine durchschnittliche Abweichung von nur ca. 9%. Werden die wetterbedingten Hochgewichtungen mit berücksichtigt, kommt die niedrigere Schätzvariante trotzdem zu den besseren, da näher an den tatsächlich erhobenen Werten liegend, Ergebnissen.

Ebenfalls unbeeinflusst bleiben die Verteilungen über die einzelnen Monate, so dass nachfolgend die weitere Darstellung auf die niedrigere Schätzung mit einem Gesamtvolumen von 777.383 bezogen wird.

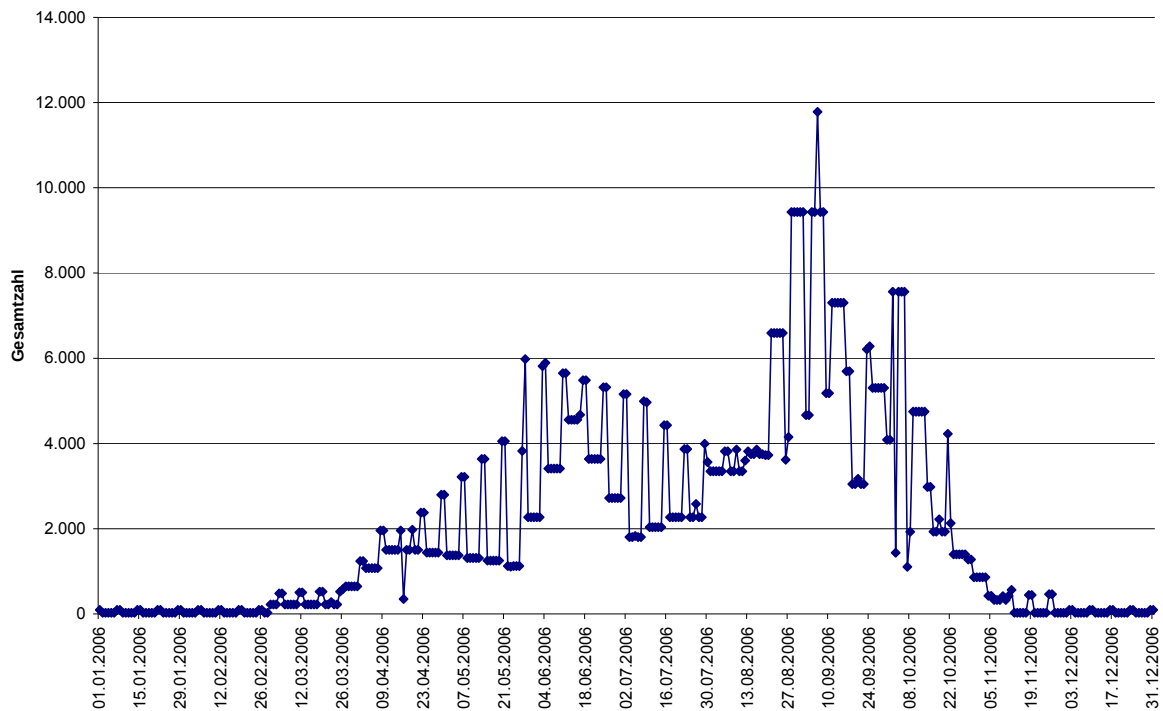
4.3 Saisonaler Verlauf der radtouristischen Nachfrage auf den untersuchten Radwegen

Die Hochrechnung der Zählergebnisse lässt die Betrachtung des saisonalen Verlaufs der radtouristischen Nachfrage an den untersuchten Radwegen zu (vgl. Abb. 47). Ihr Kurvenverlauf zeigt über ein Jahr betrachtet deutlich eine starke saisonale Abhängigkeit des Radverkehrs an den vier untersuchten Radwegen. Von Januar bis in den März hinein ist nur ein äußerst geringes Aufkommen festzustellen. Erst Ende März/Anfang April setzt die radtouristische Saison ein, die durch die Osterfeiertage eingeleitet wird. Insbesondere in dieser Zeit ist ein starker Anstieg der Fahrten zu registrieren, welche am Wochenende durchgeführt werden. Dagegen ist ein leichter Rückgang im Bereich der Fahrten festzustellen, die in der Woche durchgeführt werden.

Ein erster saisonaler Höhepunkt lässt sich für den Monat Juni feststellen. Bis Ende August ist dann wieder ein kontinuierlicher Rückgang festzustellen. Die radtouristische Hochsaison wird im Monat September erreicht. In diesem Monat wurde auch der Höchstwert von ca. 12.000 Radfahrern gezählt. Der radtouristische Saisonhöhepunkt liegt somit parallel zu dem gesamttouristischen Saisonhöhepunkt in Rheinland-Pfalz.

Der Oktober zeigt schon einen deutlichen Rückgang der radtouristischen Nachfrage, trotzdem wird hier noch einmal fast das Niveau des Monats Juli erreicht. Ab Ende Oktober/Anfang November beginnt dann das radtouristische Aufkommen stark zurückzugehen und erreicht schlagartig ein sehr niedriges Niveau, das bis zum Ende des Jahres keine merkbaren Schwankungen mehr aufweist.

Abb. 47: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege

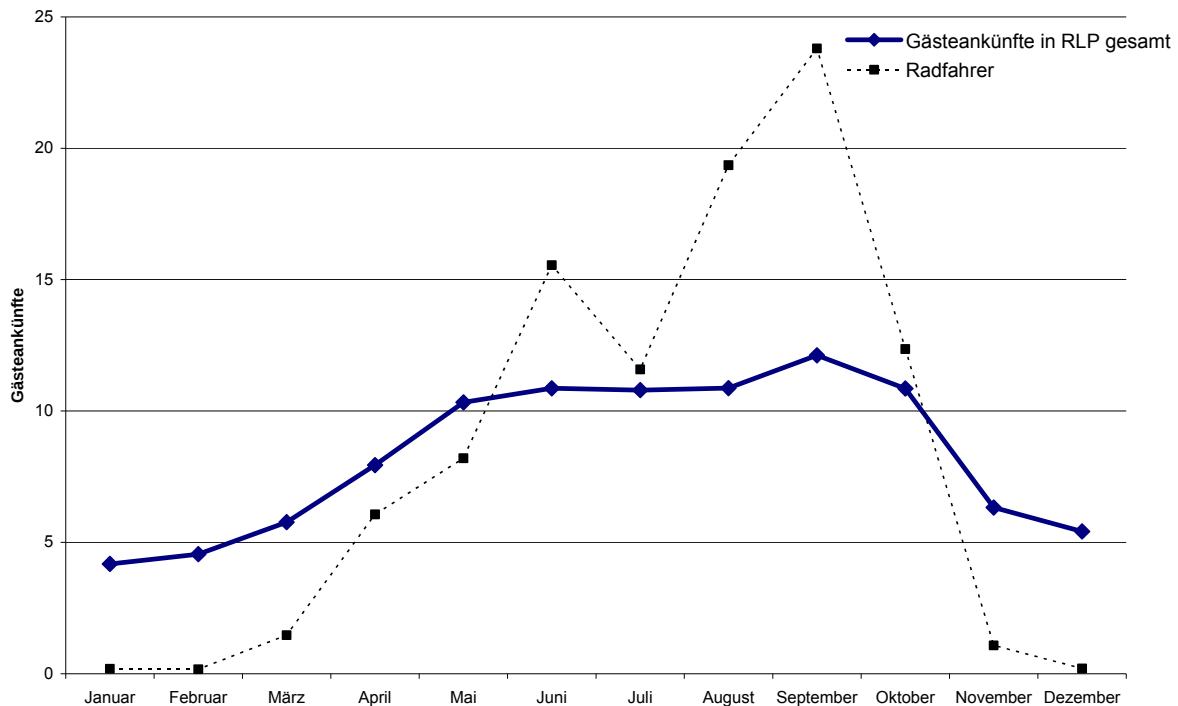


Quelle: ETI 2007

In der Jahresbetrachtung fallen vor allem die starken Ausschläge an den Wochenenden auf, welche durch die Ausflugstätigkeit verursacht werden.

In wieweit die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland im Jahr 2006 einen Einfluss auf die radtouristische Nachfrage in Rheinland-Pfalz hatte, lässt sich kaum prüfen, da dieses Ereignis nicht im Rahmen der Erhebung thematisiert wurde. Die touristische Nachfrage, in Abb. 48 in Form der Gästeankünfte dargestellt, zeigt für den Monat Juli bestenfalls einen leichten Rückgang gegenüber dem Juni. Somit lässt sich in der gesamttouristischen Nachfrage jedenfalls kein vergleichbarer Nachfragerückgang feststellen. Die radtouristische Nachfrage weist zwar einen ähnlichen Verlauf auf, wie die gesamttouristische, allerdings zeigt sie viel deutlichere Spitzen und auch Zeiten, in denen sie fast zum Erliegen kommt. Dies deutet natürlich auch auf die größere Wetterabhängigkeit hin, welcher der Radtourismus unterliegt.

Abb. 48: Gästeankünfte in Rheinland-Pfalz 2006 und Radtouristen an den untersuchten Radwegen 2006 (in %)

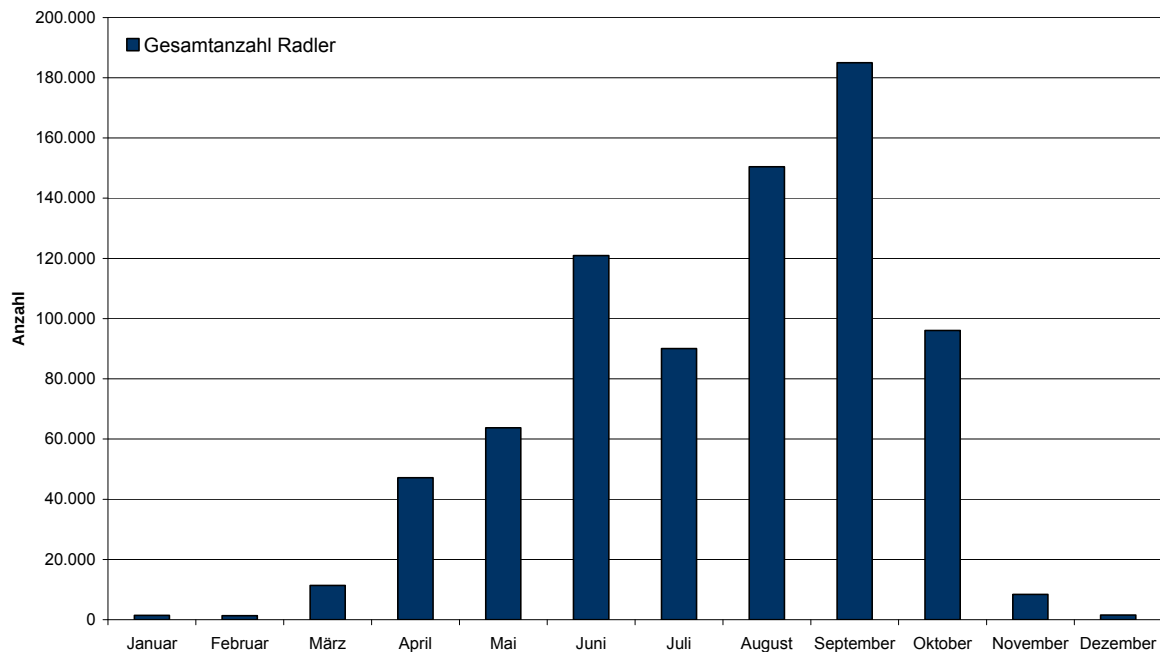


Quelle: (Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS-Online: Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben: Bundesländer, Monate, 2008) und ETI 2007

Die zusammenfassende Betrachtung auf Monatsbasis (vgl. Abb. 49) zeigt noch einmal deutlich den saisonalen Verlauf:

- Das sehr niedrige Niveau zum Jahresbeginn (Januar, Februar) sowie im Monat Dezember.
- Langsamer Anstieg des Radverkehrsaufkommens in den Monaten März bis Mai, wobei erst im Monat Mai die 60.000 Personen-Grenze überschritten wird.
- Eine erste Zwischensaison im Monat Juni mit ca. 120.000 Bewegungen.
- Rückgang und Anwachsen des Aufkommens in den Monaten Juli und August mit dem absoluten Saisonhöhepunkt im Monat September (ca. 180.000 Radfahrer).
- Starker Rückgang im Monat Oktober (ca. 100.000 Radfahrer) und noch einmal im Monat November auf ca. 10.000 Radfahrer.

Abb. 49: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege



Quelle: ETI 2007

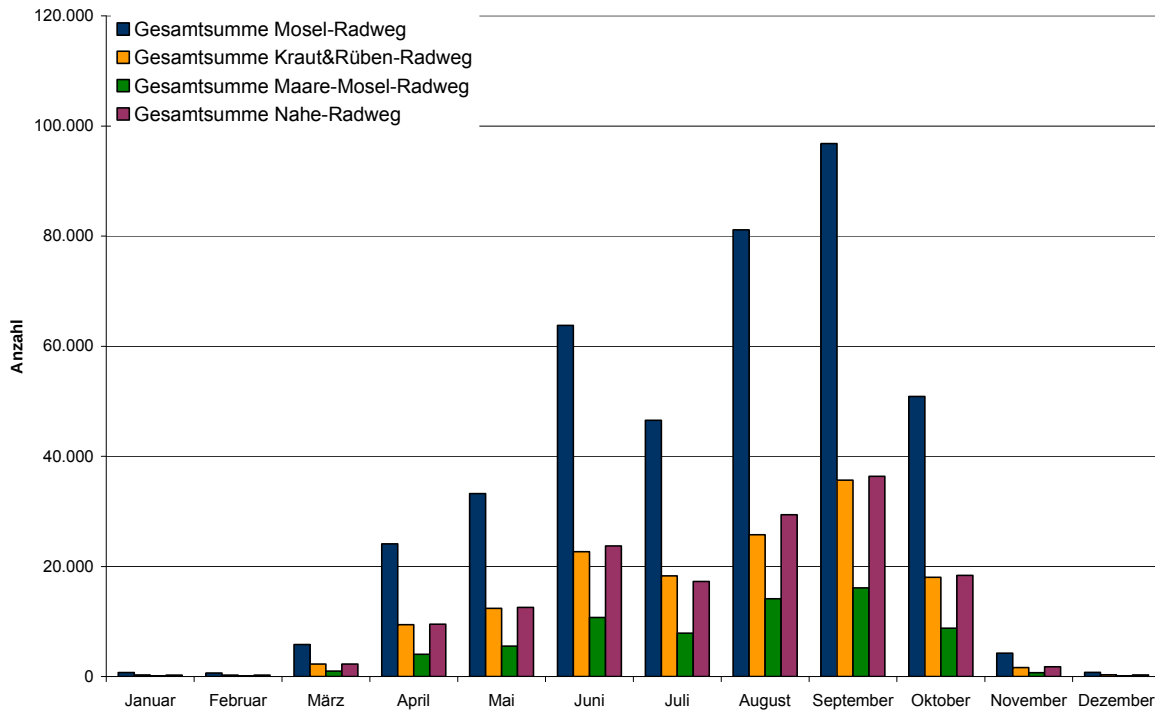
Die differenzierte Betrachtung der Jahreswerte bezogen auf die einzelnen Radwege zeigt deutlich ihre stark unterschiedliche Bedeutung für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz insgesamt (vgl. Abb. 50 und Tab. 18):

Vor allem der Mosel-Radweg vereinigt den größten Teil des Radverkehrsaufkommens – nur bezogen auf die untersuchten Radwege - auf sich. Rund 50% aller Radverkehrsbewegungen an den untersuchten Radwegen entfallen auf diesen Radweg (52,6%). Dies entspricht fast 410.000 Radverkehrsbewegungen im Jahr.

Auf den Kraut und Rüben-Radweg und den Nahe-Radweg entfallen jeweils ca. 20% des Aufkommens oder rund 120.000 Radverkehrsbewegungen, so dass beiden eine ähnlich hohe Bedeutung – zumindest in quantitativer Hinsicht – zukommt. Der Maare-Mosel-Radweg dagegen kann mit einem Aufkommen von unter 10% (8,9%) nur einen geringen Beitrag zum Radverkehrsaufkommen insgesamt beisteuern. Er ist von den untersuchten Radwegen auch der kürzeste Weg, weist ein besonderes Profil im Vergleich zu den übrigen Wegen auf und führt durch die Region Eifel, die auf den erste Blick nicht unbedingt mit Radtourismus in Verbindung gebracht wird, da ihre Topographie deutliche Höhenunterschiede aufweist.

Der saisonale Verlauf über ein Jahr ist aber bei allen untersuchten Radwegen ähnlich ausgeprägt.

Abb. 50: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr



Quelle: ETI 2007

Der Saisonhöhepunkt liegt bei allen untersuchten Wegen im Monat September – wenn auch auf unterschiedlichem Niveau (vgl. Tab. 18): Auf dem Mosel-Radweg sind in diesem Monat fast 100.000 Radfahrer zu erwarten, auf dem Kraut und Rüben-Radweg und dem Nahe-Radweg ca. 35.000, auf dem Maare-Mosel-Radweg werden hingegen nur ca. 16.000 Radfahrer zu dieser Zeit gezählt.

Tab. 18: Hochrechnung des Gesamtaufkommens

	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg	Gesamtanzahl Radler
Januar	734	308	122	294	1.458
Februar	659	276	110	263	1.308
März	5.835	2.282	994	2.271	11.382
April	24.121	9.443	4.047	9.519	47.130
Mai	33.237	12.396	5.526	12.589	63.748
Juni	63.777	22.675	10.742	23.716	120.910
Juli	46.556	18.299	7.871	17.296	90.023
August	81.158	25.770	14.134	29.401	150.464
September	96.817	35.686	16.114	36.381	184.998
Oktober	50.869	18.027	8.784	18.389	96.069
November	4.249	1.641	704	1.778	8.372
Dezember	761	326	127	308	1.522
insgesamt	408.775	147.130	69.274	152.204	777.383

Quelle: ETI 2007

In diesen Daten sind jedoch nicht die Volumina enthalten, die sich durch Sonderveranstaltungen wie „Happy-Mosel“ oder sonstiger, radtouristischer Veranstaltungen ergeben.

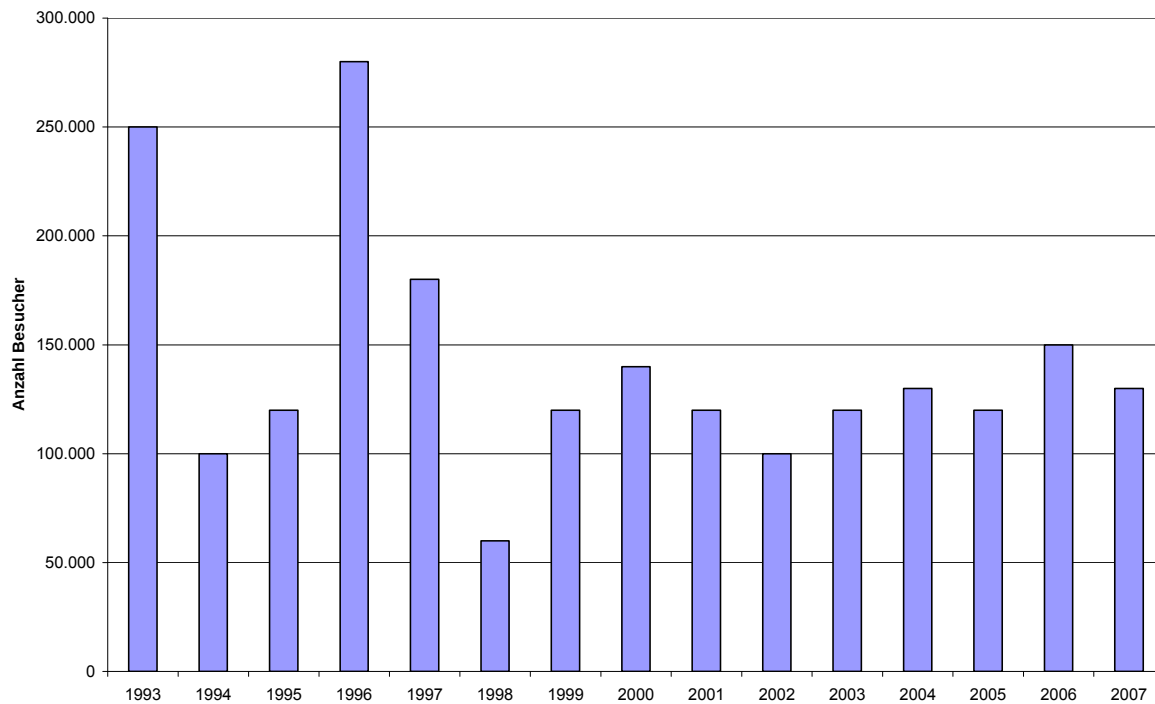
Gerade diese Sonderveranstaltungen, bei denen Teile der öffentlichen Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, sind in der Lage, große Besuchermassen anzuziehen. So vermag der „Erlebnistag Deutsche Weinstraße“ (26.08.07) pro Jahr ca. 250.000 bis 500.000 Besucher¹⁵ anzuziehen. Kleinere Veranstaltungen, wie etwa „Autofreies Lautertal“ können immer noch fast 10.000 Besucher registrieren (2006: 7.500)¹⁶.

Die Besucherzahlen der Veranstaltung Happy-Mosel (vgl. Abb. 51) zeigen über die letzten Jahre hinweg ein relativ konstantes Niveau, wenngleich nicht mehr die Spitzenwerte aus den Anfangsjahren 1993 oder 1996 erreicht werden konnten.

Diese Besucherzahlen zeigen aber auch deutlich auf, dass alleine an diesen Tagen ein Besucheraufkommen mobilisiert wird, welches schon große Anteile am Jahresvolumen ausmacht. Würden diese eventbezogenen Werte noch in die geschätzten Besucherzahlen integriert, würde das Volumen die Millionengrenze sicherlich überschreiten.

¹⁵ telefonische Auskunft der Pfalzwein e.V.

¹⁶ telefonische Auskunft des Touristikbüro des Landkreises Kaiserslautern

Abb. 51: Besucherzahlen „Happy Mosel“

Quelle: Auskunft Mosellandtouristik 2007

4.4 Nutzergruppen der Radwege

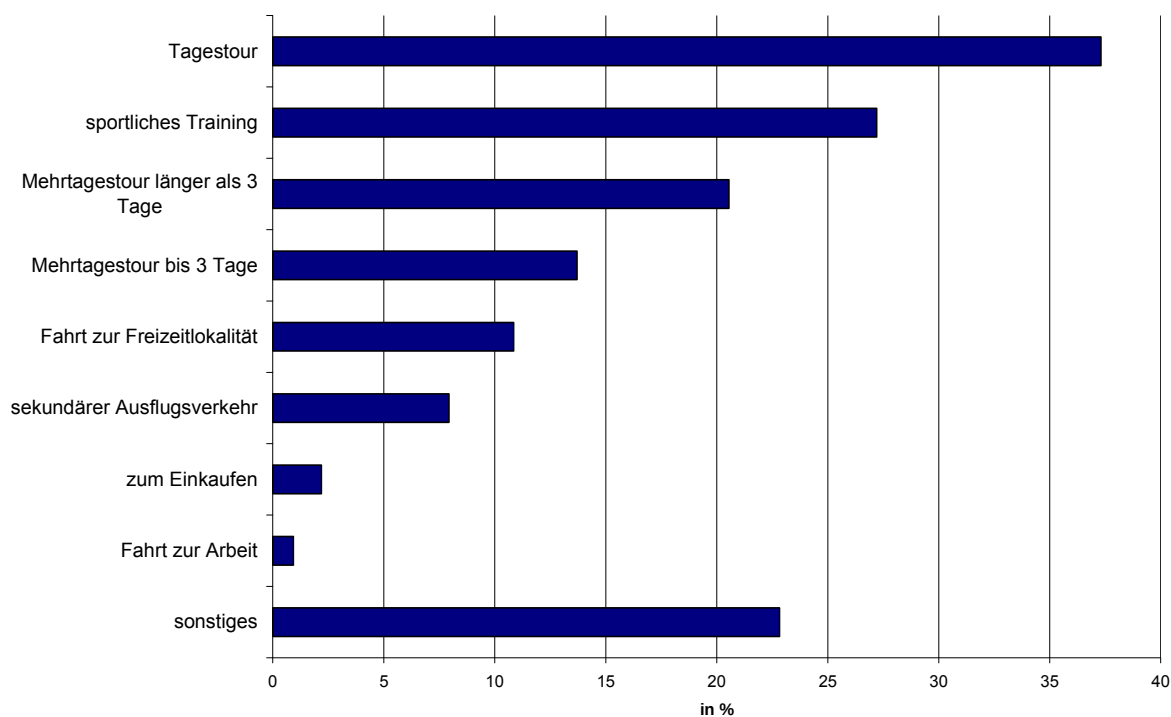
Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der untersuchten Radwege wird zum einen von der Intensität der Inanspruchnahme durch Radfahrer bestimmt – je mehr Personen dort Ausgaben tätigen, desto größer werden die Effekte – zum anderen aber auch durch die Struktur der Nutzer dieser Radwege. Damit die Effekte herausgearbeitet werden können, die auf die radtouristische Nutzung der untersuchten Radwege zurückgehen, müssen die touristischen von den nicht-touristischen Nutzern dieser Radwege differenziert werden.

Die Nutzerstruktur der untersuchten Radwege lässt sich aus den Ergebnissen der persönlichen Befragung ableiten und kann anschließend auf die Ergebnisse der Zählungen übertragen werden. Dadurch lassen sich die einzelnen Nutzergruppen jeweils für die Radwege quantifizieren.

Im Rahmen der Befragung wurde, den Definitionen in Teil I folgend, zwischen touristischen und nicht-touristischen bzw. alltagorientierten Motiven unterschieden. Weiterhin konnten mehrere Gründe pro Person genannt werden, so dass in der Summe der Reisegründe Werte von über 100% verzeichnet werden (vgl. Abb. 52). Dementsprechend wurde der Fahrtzweck „Tagestour“ häufig mit „sportlichem Training“ kombiniert. Der große Anteil „sonstiger“ Gründe ergibt sich aus der hohen Varianz an unterschiedlichen, zusätzlichen Gründen, eine Tagestour zu unternehmen, z.B. zu bestimmten Veranstaltungen oder die Fahrt zu einer bestimmten Stelle am Radweg – etwa einer Schleuse. Diese vielen unterschiedlichen Gründe sind in ihren Einzelaussagen nicht relevant für das Gesamtverständnis und wurden somit zu einem großen Block „sonstiges“ zusammengefasst. Eine weitere Aufgliederung dieser sonstigen Nennungen ist nicht möglich, da keine weitere Erfassung dieser Gründe vorgenommen wurde.

Der häufigste Grund, sich auf einem der untersuchten Radwege zu bewegen, ist die Durchführung einer Tagestour: mehr als 35% der Befragten gaben dies als Grund an. Ein weiterer wichtiger Grund ist das sog. sportliche Training, welches natürlich auch im Rahmen eines Tages- oder Mehrtagesausfluges durchgeführt werden kann.

Mehrtagestouristen mit einer Reisedauer von über drei Tagen erreichen einen Anteil von ca. 20%, Mehrtagestouristen mit einer Reisedauer von bis zu drei Tagen erreichen einen Anteil von knapp unter 15%.

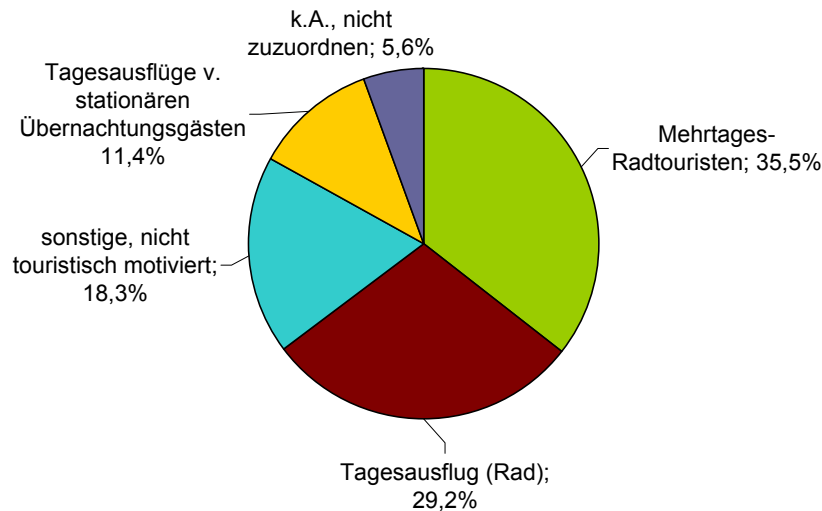
Abb. 52: Gründe für die Inanspruchnahme der Radwege

Quelle: ETI 2007; n = 5.390 (face-to-face-Befragung)

Fahrten zu Freizeitlokalitäten, die auch im Rahmen von Tages- oder Mehrtagesausflügen stattfinden können, nehmen einen Anteil von ca. 10% ein. Etwas zurück fällt hier der sekundäre Ausflugsverkehr, also Tagesausflüge von Touristen, ausgehend von ihren Urlaubs- oder Aufenthaltsorten.

Für alltägliche Zwecke, wie Einkaufen oder Fahrten zur Arbeit, werden die untersuchten Radwege dagegen kaum in Anspruch genommen.

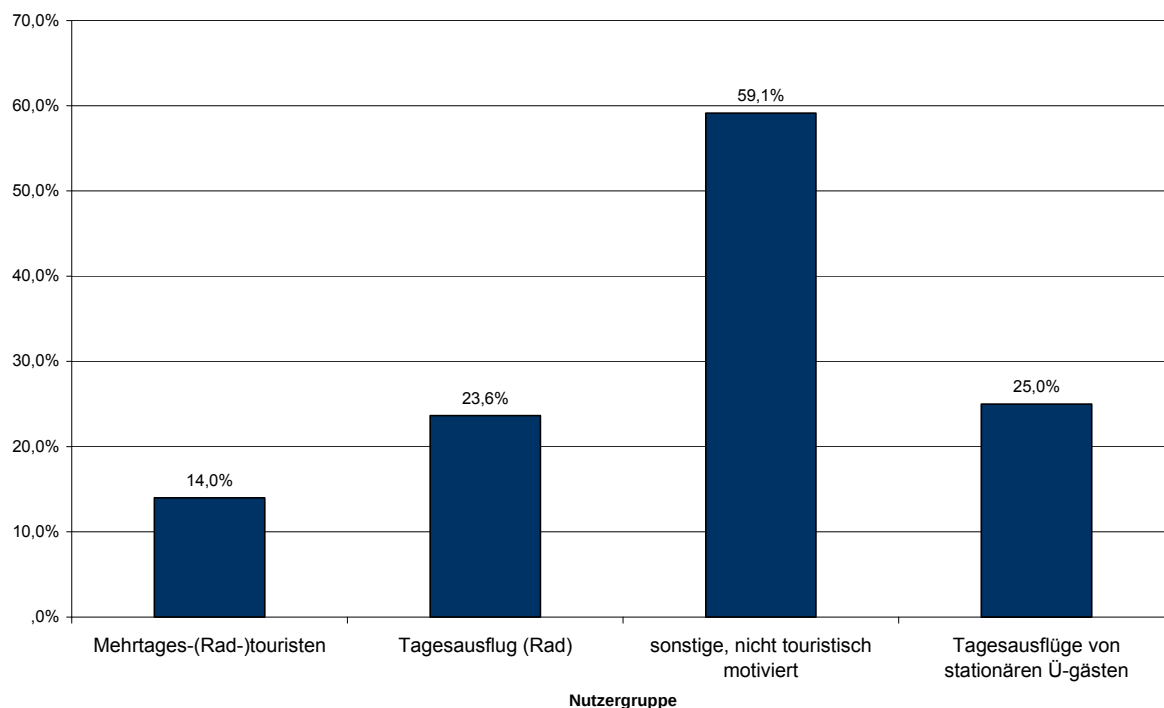
Werden die befragten Radfahrer zu Nutzergruppen zusammengefasst (vgl. Abb. 53), so erreichen die Mehrtagestouristen einen Anteil von etwa einem Drittel, ca. 30% entfallen auf die Tagesausflügler vom Wohnort aus, ca. 11% auf Tagesausflügler von stationären Übernachtungsorten und rund 18% auf Radfahrer, die weniger aus primär touristischen Gründen unterwegs sind. Ca. 6% der befragten Radfahrer ließen sich nicht eindeutig zuordnen.

Abb. 53: Nutzergruppen

Quelle: ETI 2007; n = 5.521 (face-to-face-Befragung)

Dass Radtourismus nicht aus rein sportlichen Motiven heraus unternommen wird, wurde im Teil I dieser Arbeit aus verschiedenen empirischen Erhebungen abgeleitet. „Sport“ gehört nicht zu den fünf wichtigsten Motiven, eine Radtour zu unternehmen (vgl. Schnell 2003, S. 338). Fitness und Bewegung sind zwar wichtige Begleitmotive, aber die sportliche Betätigung steht nicht im Mittelpunkt, wenn eine Radtour durchgeführt wird. Auch im Falle der im Rahmen dieser Studie erhobenen Daten zeigen sich keine Zusammenhänge zwischen dem Motiv „sportliches Training“ und den übrigen Fahrtzwecken. Durchgeführte Chi²-Tests¹⁷ zeigen keine signifikanten Zusammenhänge mit den übrigen Motiven und bestätigen somit auch, dass Radtouristen weniger aus sportlicher Motivation heraus Rad fahren, sondern eher aus den genannten Gründen wie Naturerlebnis oder Erholung und Fitness (vgl. Schnell 2003, S. 338). Dementsprechend gering fällt auch der Anteil der sportlich motivierten Radfahrer an den einzelnen Nutzergruppen aus (vgl. Abb. 54) – mit Ausnahme von den nicht touristisch motivierten Radfahrern erreichen die sportlich motivierten Fahrer Anteile von maximal 25%.

¹⁷ Signifikanzniveau $\alpha = 0,05$, d.h. Irrtumswahrscheinlichkeit von 5%.

Abb. 54: Sportliches Training als Motiv für die unternommene Radtour

Quelle: ETI 2007; n = 1.470 (face-to-face-Befragung); Mehrfachnennungen

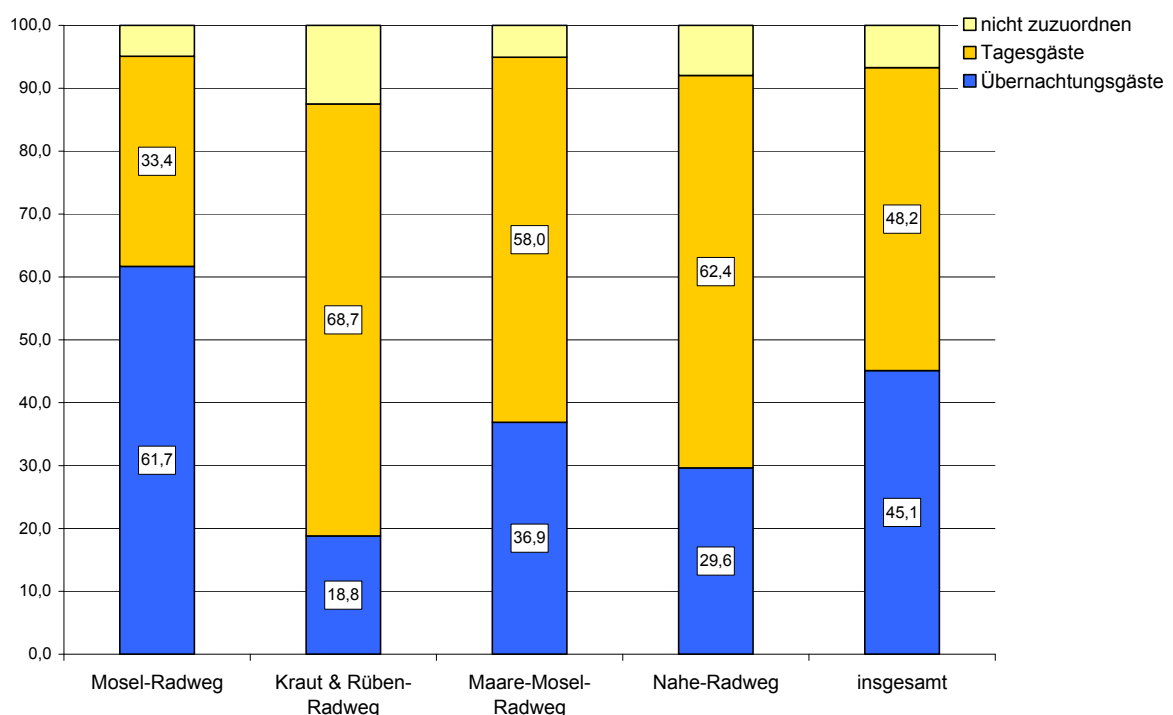
Wesentlich für die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte auf Landesebene ist die Berechnung der Anteile von Tages- und Übernachtungsgästen an den Radfahrern, da vor allem auf Basis der Daten des statistischen Landesamtes eine Quantifizierung der übernachtenden Radtouristen möglich ist und hierzu auch ausreichend genaue Daten vorliegen. Werden die Radfahrer grob in Tages- und Übernachtungsgäste eingeteilt, zeigt sich insgesamt ein fast ausgeglichenes Verhältnis von ca. 45% Tagsgästen zu 48% Übernachtungsgästen; 8% der Gäste ließen sich auf Grund ihrer Angaben nicht eindeutig zuordnen. Dabei sind in den Übernachtungsgästen auch die Radfahrer enthalten, die Fahrten von einem stationären Übernachtungsort aus unternehmen und somit eher sternförmige Radtouren von einem Ausgangspunkt aus durchführen.

Differenziert nach den untersuchten Radwegen zeigen sich jedoch erhebliche Unterschiede im Verhältnis von Tages- zu Übernachtungsgästen (vgl. Abb. 55): Vor allem der Mosel-Radweg kann deutlich mehr Übernachtungsgäste anziehen, als es die übrigen Radwege vermögen. Dies liegt vermutlich auch an der Länge dieser Route, die mit 238 km deutlich länger ist als z.B. der Kraut und Rüben-Radweg (138 km).

Gerade diese Länge macht den Mosel-Radweg für Kurzurlaub zwischen zwei und fünf Tagen interessant.

Der Maare-Mosel-Radweg wird zu 40% von Übernachtungsgästen in Anspruch genommen, dagegen kann der Kraut und Rüben-Radweg nur einen Anteil von weniger als 20% Übernachtungsgäste erzielen, rund 70% sind hier Tagesgäste (die Differenz zu 100% sind nicht zuzuordnende Gäste). Am Nahe-Radweg erreicht der Anteil der Übernachtungsgäste einen Anteil von ca. 30%.

Abb. 55: Hauptnutzergruppen nach Radwegen



Quelle: ETI 2007; n = 5.509 (face-to-face-Befragung)

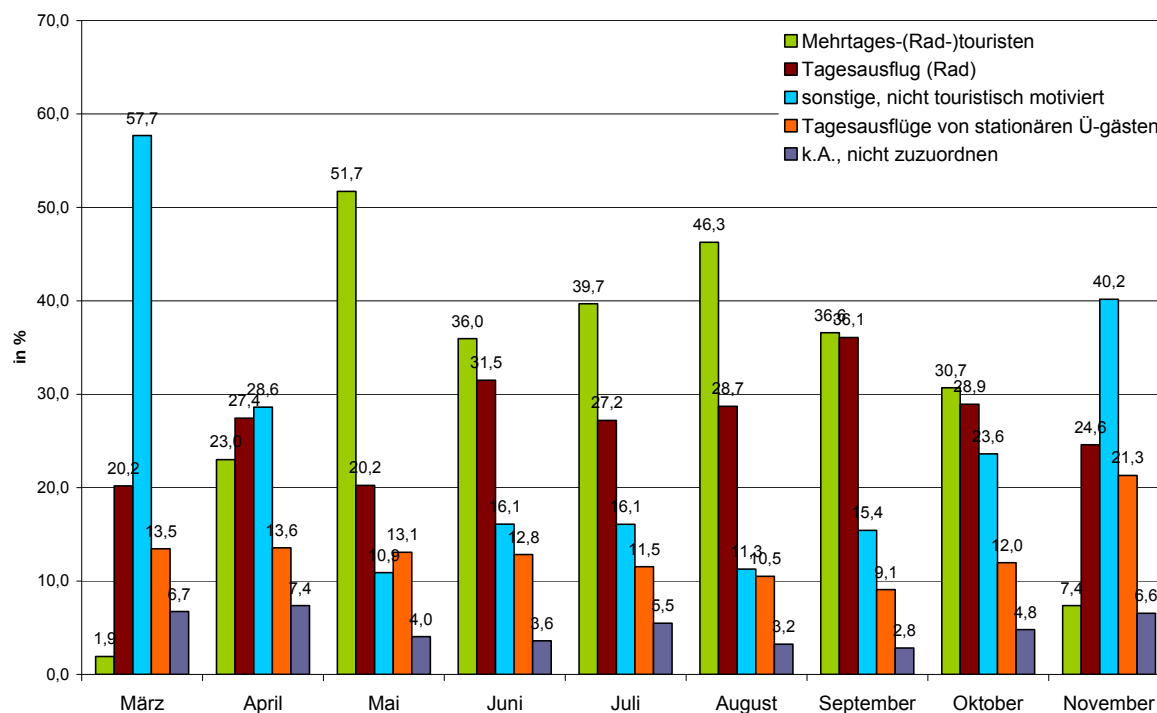
Die differenzierte Betrachtung der Radwegennutzer nach den einzelnen Befragungsmonaten zeigt auch die unterschiedliche Bedeutung dieser Gruppen für das radtouristische Aufkommen im Jahresverlauf (vgl. Abb. 56).

Insgesamt weisen die Tagesausflüge von stationären Übernachtungsgästen über das gesamte Jahr einen relativ konstanten Anteil am Nutzeraufkommen auf. Sie stellen eine recht stabile Nachfragergruppe dar, die Radfahren als ein Thema neben anderen, saisonal differierenden, nutzt.

Die Mehrtagesausflügler zeigen dagegen eine wesentlich stärkere saisonale Abhängigkeit: Sie zeigen saisonale Höhepunkte in den Monaten Mai und August/September; in den Monaten März und November dagegen kommt diese Nutzergruppe fast nicht vor. Abgeschwächt dagegen ist der saisonale Verlauf der Tagesausflügler, die über das gesamte Jahr hin in fast gleichem prozentualen Aufkommen die Radwege in Anspruch nehmen.

Der Anteil der nicht touristisch motivierten Nutzer zeigt dagegen wieder eine starke saisonale Abhängigkeit, was auf ein über das Jahr gesehen konstant hohes absolutes Niveau hindeutet und der prozentuale Anteil nur durch das höhere Aufkommen der anderen Nutzergruppen variiert wird.

Abb. 56: Nutzergruppen nach Monaten



Quelle: ETI 2007; n = 5.5.21 (face-to-face-Befragung)

Werden die unterschiedlichen Nutzergruppen auf die Hochrechnung des jährlichen Gesamtaufkommens an Radfahrern angewendet, so ergeben sich pro Jahr ca. 360.000 übernachtende Radtouristen und ca. 410.000 Tagesausflügler – wobei es auch hier zu jahreszeitlichen Schwankungen kommt, die in Tab. 19 dargestellt sind.

Tab. 19: Hochrechnung des Gesamtaufkommens nach Nutzergruppen

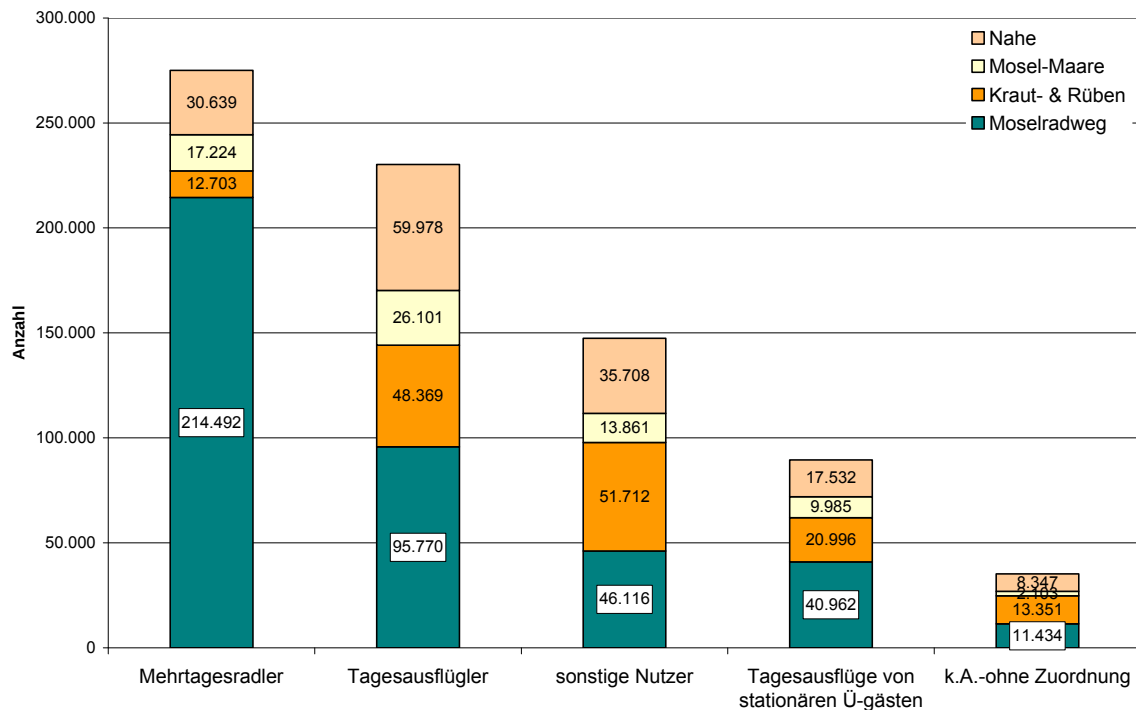
	Mehrtages- radler	Tagesaus- flügler	sonstige Nutzer	Tagesaus- flüge von stationären Übernach- tungsgästen	k.A.-ohne Zuordnung	Übernach- tungs- gäste	Tages- gäste	insge- samt
Januar	501	435	284	169	68	670	787	1.458
Februar	450	390	255	152	61	602	706	1.308
März	3.963	3.387	2.192	1.315	525	5.278	6.103	11.382
April	16.394	14.031	9.083	5.444	2.176	21.839	25.291	47.130
Mai	22.419	18.905	12.166	7.346	2.913	29.765	33.984	63.748
Juni	42.868	35.790	22.878	13.907	5.468	56.775	64.136	120.910
Juli	31.448	26.705	17.317	10.403	4.150	41.851	48.171	90.023
August	54.243	44.398	27.939	17.234	6.650	71.477	78.987	150.464
September	65.213	54.823	35.224	21.307	8.431	86.520	98.478	184.998
Oktober	34.134	28.400	18.146	11.054	4.334	45.188	50.880	96.069
November	2.904	2.501	1.614	966	387	3.870	4.502	8.372
Dezember	521	455	298	177	72	698	824	1.522
insgesamt	275.059	230.219	147.397	89.474	35.234	364.533	412.850	777.383

Quelle: ETI 2007

Bezogen auf die untersuchten Radwege (vgl. Abb. 57) zeigt sich wieder die Dominanz des Mosel-Radweges im Hinblick auf die Mehrtagesgäste: Von rund 275.000 Mehrtagesradlern entfallen alleine auf den Mosel-Radweg rund 215.000 Radfahrer; dies entspricht einem Anteil von ca. 80%. Von den übrigen Radwegen kann die Nahe mit fast 31.000 Mehrtagesradlern noch den größten Teil für sich vereinigen, allerdings ist dieser Anteil im Vergleich zur Mosel deutlich geringer.

Hinsichtlich der Tagesausflügler gleichen sich die Verhältnisse schon wieder stärker an, wobei auch hier der Mosel-Radweg mit ca. 96.000 Tagesausflüglern den größten Teil auf sich verbuchen kann. Deutlich an Bedeutung gewinnt hier der Kraut und Rüben-Radweg, der mit fast 50.000 tagestouristischen Radfahrern fast das Niveau des Nahe-Radweges erreichen kann.

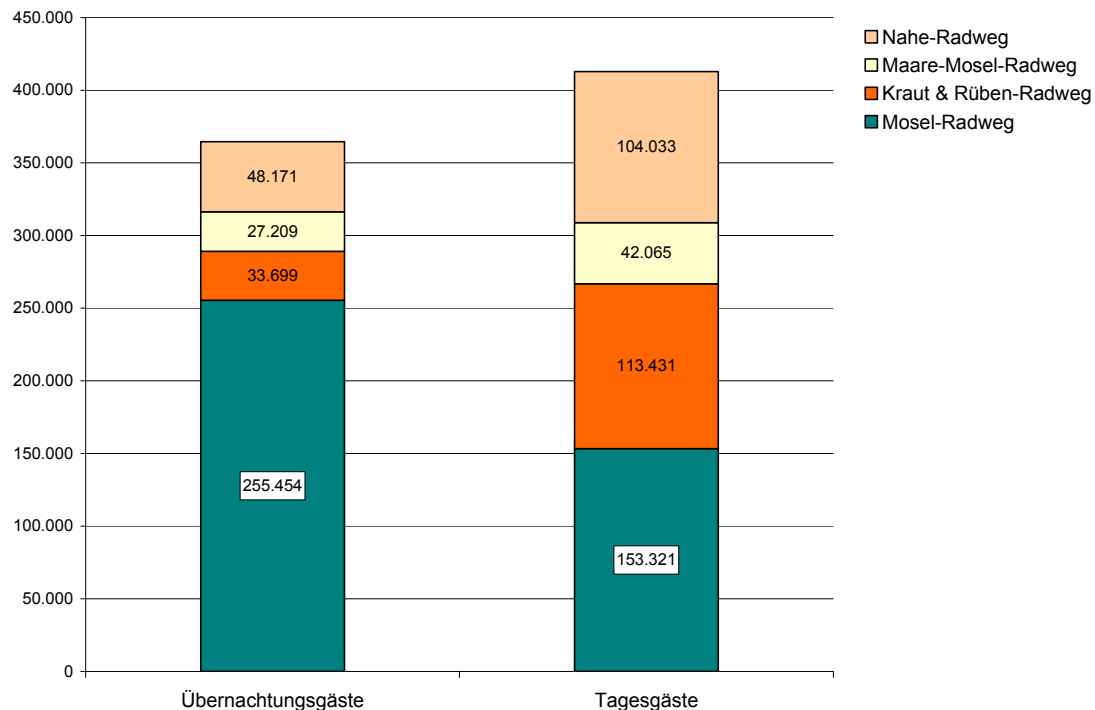
Die Bedeutung des Kraut und Rüben-Radweges für die ortsansässige oder regionale Bevölkerung zeigt sich deutlich bei der Inanspruchnahme durch sonstige Nutzergruppen: Hier kann dieser Weg den Mosel-Radweg sogar übertreffen und erweist sich somit auch als starker Naherholungsfaktor.

Abb. 57: Hochrechnung der Nutzergruppen nach Radwegen

Quelle: ETI 2007

Insgesamt verdeutlicht die Aufteilung des Besuchervolumens nach Nutzergruppen noch einmal die überragende Stellung des Mosel-Radweges, der sowohl in quantitativer Hinsicht insgesamt als auch hinsichtlich seiner Bedeutung für den Tourismus den Wesentlichen der untersuchten Radwege für das Land Rheinland-Pfalz darstellt.

Dies verdeutlicht auch noch einmal die Darstellung nach Tages- und Übernachtungsgästen im Bereich der vier untersuchten Radwege insgesamt (vgl. Abb. 58). Die geringste Bedeutung für den Radtourismus insgesamt hat – zumindest in quantitativer Hinsicht, der Maare-Mosel-Radweg.

Abb. 58: Hochrechnung nach Radwegen: Tages- und Übernachtungsgäste

Quelle: ETI 2007

Die Bedeutung des Mosel-Radweges ergibt sich insgesamt natürlich auch durch seine Länge im Vergleich zu den übrigen Wegen. Wird das Radverkehrsaufkommen auf einen Kilometer normiert, um den Einfluss der Radwegelänge auszuschalten, so zeigt sich eine leichte Verschiebung in der Bedeutung der Radwege: Zwar ist der Mosel-Radweg insgesamt mit ca. 1.700 Radfahrern pro Kilometer Radweg immer noch an erster Stelle, allerdings sind die Abstände deutlich geringer geworden. Vor allem hat der Maare-Mosel-Radweg nun den Kraut und Rüben-Radweg hinsichtlich seiner Bedeutung überholt: Ca. 1.200 Radfahrer pro Kilometer Radweg auf dem Maare-Mosel-Radweg stehen nur 1.100 Radfahrern pro Kilometer Radweg auf dem Kraut und Rüben-Radweg gegenüber.

Wird zwischen Tages- und Übernachtungsgästen differenziert (vgl. Tab. 20), so verliert der Mosel-Radweg bezogen auf die Tagesgäste sogar stark an Bedeutung und liegt mit ca. 640 Tagesgästen pro Kilometer auf dem letzten Platz der vier untersuchten Radwege; dagegen belegt der Nahe-Radweg mit ca. 870 Tagesgästen pro Kilometer Radweg nun den ersten Platz.

Tab. 20: Nutzergruppen pro Kilometer Radweg

	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg	insgesamt
Anzahl Radfahrer	408.775	147.130	69.274	152.204	777.383
Länge Radweg	238	138	58	120	554
Radler pro Kilometer Radweg	1.718	1.066	1.194	1.268	1.403
Übernachtungsgäste	255.454	33.699	27.209	48.171	364.533
Tagesgäste	153.321	113.431	42.065	104.033	412.850
Übernachtungsgäste pro Kilometer Radweg	1.073	244	469	401	658
Tagesgäste pro Kilometer Radweg	644	822	725	867	745

Quelle: ETI 2007

Insgesamt hat somit der Mosel-Radweg für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz – bezogen auf die vier untersuchten Radrouten – die größte Bedeutung, vor allem im Bereich des übernachtenden Radtourismus. Allerdings ergibt sich diese überragende Stellung allein durch die Länge des Radweges. Von der Dichte oder Intensität der Radwegenutzung dagegen rücken die Radwege wesentlich enger zusammen.

5 Reiseverhalten und Ansprüche an das Produkt Radtourismus

Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse der Befragung beschreiben das konkrete Reiseverhalten der Radtouristen vor Ort und analysieren die Ansprüche, welche diese Personen an das radtouristische Produkt stellen. Diese Daten werden als Parameter in die Berechnung der regionalwirtschaftlichen Effekte sowie für die Modellbildung zur Abschätzung dieser Effekte eingehen.

5.1 Reisedauer und Kilometerleistung

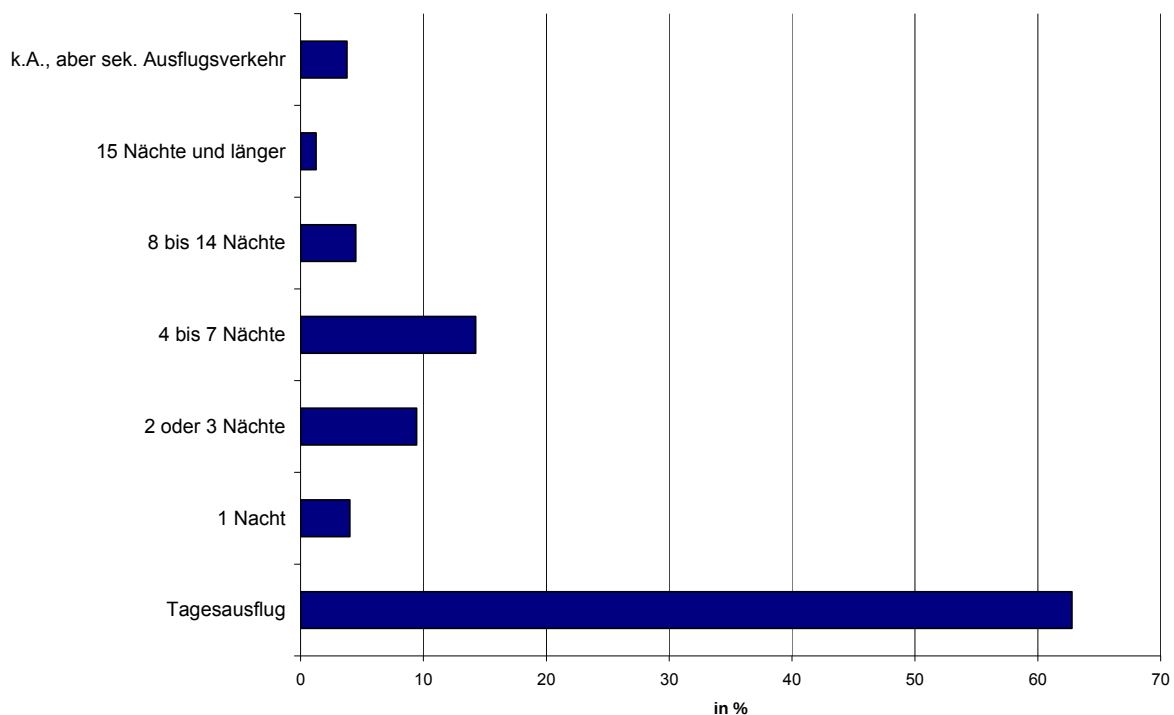
Die Dauer der einzelnen Radreisen wurde im Rahmen der Befragung ermittelt. Bei Radreisen wurden sowohl Start- und Enddatum der Reise insgesamt erfragt sowie Start- und Endzeitpunkt der am Befragungstag durchgeführten Tagesetappe. Bei den Tagestouren wurden Start- und voraussichtlicher Endzeitpunkt erhoben.

Die zurückgelegte Entfernung wurde aus der Distanz zwischen Start- und Zielpunkt der Radreise bzw. Tagesetappe oder des Tagesausfluges berechnet. Bei Radreisen wurde darüber hinaus die Gesamtdistanz der Reise erhoben. Die angegebenen Strecken wurden im Rahmen der Auswertung vollständig auf Karten nachvollzogen und die Entfernungen nachträglich berechnet. Um Schätzfehler zu vermeiden, wurden die Befragten nicht nach den zurückgelegten Kilometern befragt, sondern nach den konkreten Start- und Zielorten. Hierdurch ließen sich Schätzfehler durch die Befragten vermeiden – vor allem im Bezug auf die noch zu fahrenden Routenabschnitte. Auf der anderen Seite haben sich so Messfehler ergeben, da der detaillierte Routenverlauf nicht abgefragt wurde. Dieses Problem betrifft allerdings nur die Radreisen, die hinsichtlich ihrer Länge über die untersuchten Radwege hinausgehen. Im Rahmen der untersuchten Radwege war der Routenverlauf eben über die einzelnen Radwege vorgegeben und so nachvollziehbar. Evtl. auftretende Ungenauigkeiten in den Fällen, in denen die tatsächliche Route von der nachträglich gemessenen differierte, werden sich in der Regel über den gesamten Datensatz ausgleichen. Die erhobenen Daten zeigen darüber hinaus im Vergleich mit anderen Studien entsprechende Werte und fallen nicht durch Abweichungen auf.

Reisedauer

Die überwiegende Mehrheit der erfassten Radreisen sind Tagesausflüge: ca. zwei Drittel der erfassten Fahrten dauerten maximal einen Tag (vgl. Abb. 59). In den Tagesausflügen sind auch die Ausflüge derjenigen Personen enthalten, die sternförmige Radausflüge von einer stationären Unterkunftsmöglichkeit aus unternommen haben.

Abb. 59: Dauer der erfassten Radreisen und -ausflüge



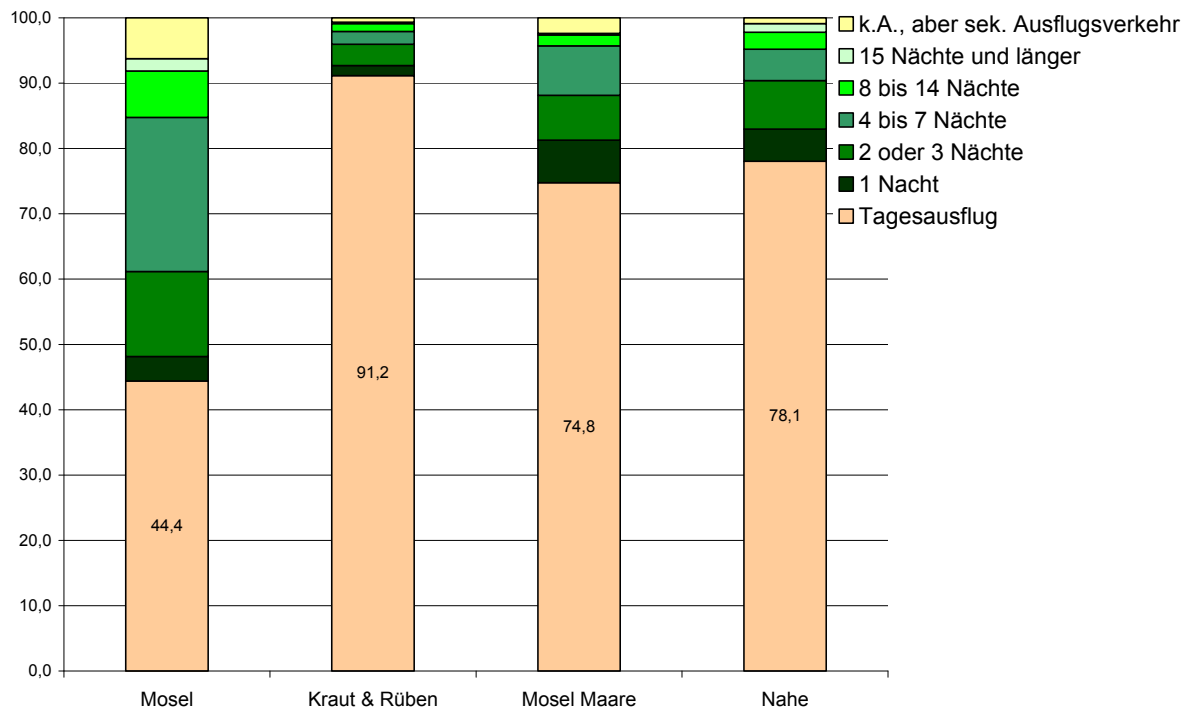
Quelle: ETI 2007; n = 5.410 (face-to-face-Befragung)

Im Durchschnitt dauert somit eine Radtour an den untersuchten Radwegen inklusive der Tagesausflüge insgesamt ca. 2,1 Nächte. Werden die Tagesausflüge aus der Betrachtung ausgeschlossen, verlängert sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf 5,0 Nächte.

Die deutlichen Unterschiede zwischen den betrachteten Radwegen bezüglich der Reisedauer sind in Abb. 60 dargestellt: Auf dem Mosel-Radweg können die Tagesgäste nur einen Anteil von ca. 44% erzielen, dagegen steigt dieser Anteil auf dem Kraut und Rüben-Radweg auf über 90% an. Bei den mehrtägigen Fahrten erreichen die Reisen zwischen vier und sieben Nächten einen Anteil von ca. 24% am Mosel-

Radweg, beim Maare-Mosel-Radweg von ca. 8% und beim Kraut und Rüben-Radweg nur noch ca. 2%.

Abb. 60: Dauer der erfassten Radreisen und –ausflüge nach Radwegen



Quelle: ETI 2007; n = 5.410 (face-to-face-Befragung)

Diese unterschiedliche Bedeutung für den übernachtenden Tourismus zeigen auch die Durchschnittswerte der untersuchten Radwege in Tab. 21: Auf dem Mosel-Radweg hat der übernachtende Radtourismus die größte Bedeutung, der Kraut und Rüben-Radwege dagegen ist vornehmlich ein tagestouristisches Ziel.

Werden nur die Reisen mit Übernachtungen betrachtet, steigt der Durchschnittswert insgesamt auf ca. 5,0 Nächte an, der Mosel-Radweg erreicht ca. 5,4 Nächte, die übrigen Wege um die vier Nächte. Es kommt somit zu einer Angleichung der Werte, die zum Teil auch die unterschiedlichen Wegelängen widerspiegeln.

Tab. 21: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer

Reisedauer in Nächten		insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
Alle Fahrten	Mittelwert	2,1	3,2	0,6	1,2	1,3
Nur Fahrten mit Übernachtung	Mittelwert	5,0	5,4	3,9	3,6	4,5

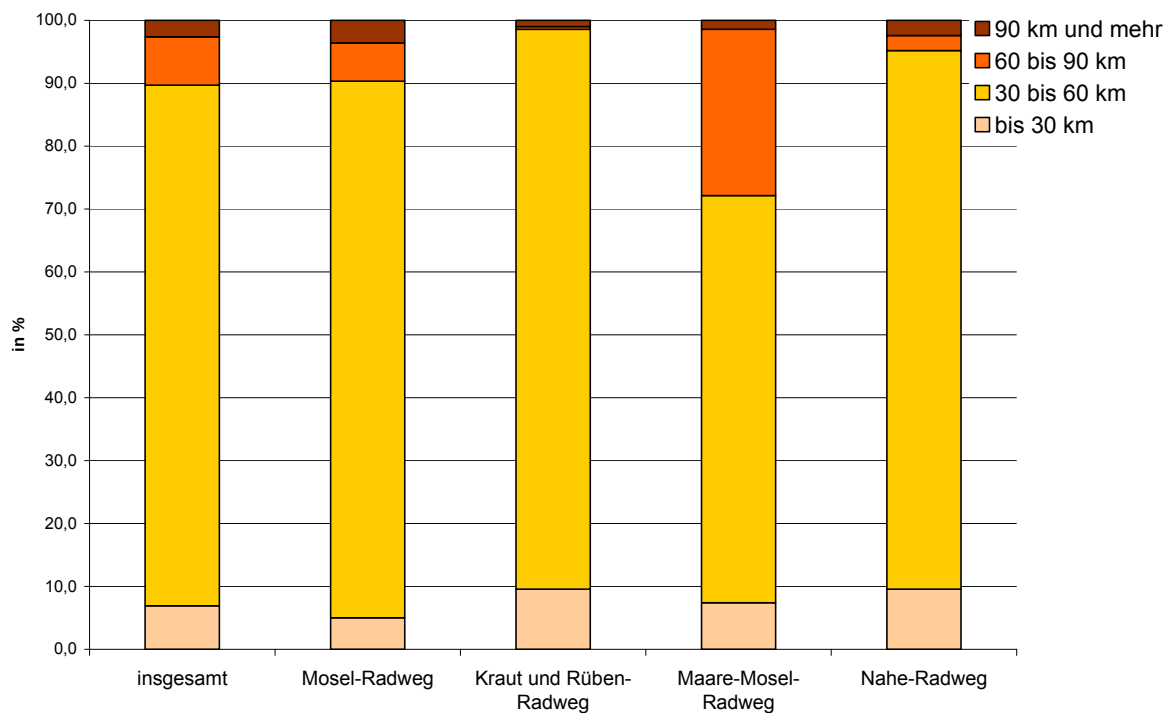
Quelle: ETI 2007; n = 5.410 (face-to-face-Befragung)

Die unterschiedlichen Durchschnittswerte bezogen auf die Aufenthaltsdauer spiegeln somit auch die schon angedeutete unterschiedliche Bedeutung der Radwege für den Tourismus wieder: Insbesondere der Kraut und Rüben-Radweg kann hier nur eine Bedeutung erzielen, die eher im Bereich des Tagesausflugsverkehrs liegt.

Entfernung

Die überwiegende Mehrheit der durchgeführten Radausflüge bzw. Tagesetappen bewegt sich in einem Entfernungsbereich von 30 bis 60 Kilometer (vgl. Abb. 61). Ca. 7% der erfassten Radtouren sind kürzer, ca. 8% erreichen Entfernungen bis 90 Kilometer und nur knapp 3% erreichen Entfernungen von über 90 Kilometern. Werden die einzelnen Radwege betrachtet, zeigen sich keine größeren Unterschiede hinsichtlich der Länge der durchgeführten Tagesetappen. Ausnahme hier ist z.T. der Maare-Mosel-Radweg, der im Bereich der 60 bis 90 Kilometer langen Etappen einen deutlich höheren Anteil als die übrigen Radwege erzielen kann (ca. 26%). Dies kann auch als Indiz dafür gewertet werden, dass viele Nutzer dieses Weges ihre Fahrt auf dem Mosel-Radweg fortsetzen, in den der Maare-Mosel-Radweg bei Lieser mündet.

Abb. 61: Kilometerleistung bei den erfassten Radausflügen und Tagesetappen nach Radwegen



Quelle: ETI 2007; n = 5.429 (face-to-face-Befragung)

Werden die in Tab. 22 dargestellten Durchschnittswerte betrachtet, so ergibt sich ein Wert von etwas über 51 Kilometern insgesamt für eine durchschnittliche Tagesetappe bzw. Tagesausflugsfahrt. Der Kraut und Rüben-Radweg erreicht hier im Schnitt die geringsten Kilometerentfernungen mit ca. 48 Kilometern, auf dem Maare-Mosel-Radweg werden mit ca. 55 Kilometern die längsten Etappen durchgeführt.

Werden die zurückgelegten Entfernungen insgesamt betrachtet (vgl. Tab. 22), so steigen die Durchschnittswerte auf rund 140 Kilometer (139,9 Kilometer) an. Hierin sind sowohl Tagesausflüge als auch die vollständigen Mehrtagesfahrten enthalten. Die längsten Fahrten werden – eng zusammenhängend mit der höchsten Aufenthaltsdauer sowie der Routenlänge – auf dem Mosel-Radweg durchgeführt. Die übrigen Radwege liegen hinsichtlich der zurückgelegten Gesamtentfernungen auf einem insgesamt ähnlichen, aber etwas niedrigerem Niveau. Teilweise werden die genannten Radwege in bundeslandübergreifende Radurlaube integriert, so dass sich Gesamtkilometerleistungen von deutlich über 500 km ergeben.

Tab. 22: Fahrleistung der Befragten

		insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
Kilometer Tagesetappe	Mittelwert	51,4	51,9	48,0	55,2	49,8
	Maximum	140,00	140,00	130,00	137,00	137,00
Kilometer gesamte Route	Mittelwert	139,9	151,0	114,6	106,3	103,2
	Maximum	725,00	725,00	626,00	555,00	569,00

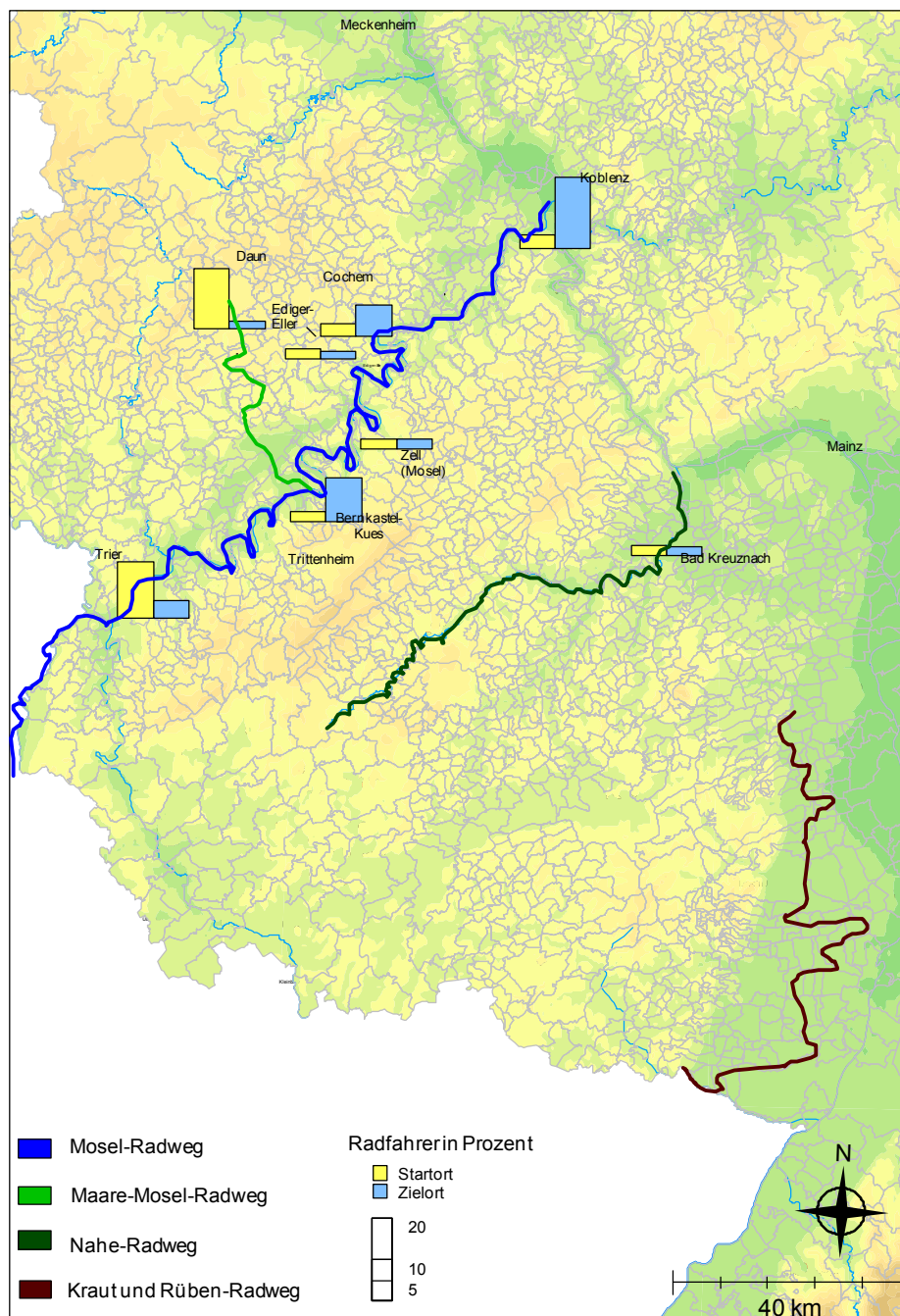
Quelle: ETI 2007

Über die Angaben bezüglich Start- und Zielort der gesamten Radreise bzw. Etappenstart und -ziel bei Tagesausflüglern und Tagesetappen der Radreisenden lassen sich auch gewisse Verhaltensmuster bezüglich der gewählten Fahrtrichtungen erkennen.

Werden die Start- und Zielorte der gesamten Radreisen (Mehrtagesfahrten) betrachtet, so lassen sich vor allem bei Maare-Mosel-Radweg und Mosel-Radweg Schwerpunkte hinsichtlich der bevorzugten Fahrtrichtung erkennen (vgl. Abb. 62).

Der Maare-Mosel-Radweg wird zum größten Teil aus Richtung Daun kommend, und somit dem Gefälle folgend, befahren. Daun stellt den einzigen nennenswerten Startort dar, der zudem mit öffentlichen Verkehrsmitteln (RegioRadler) erreichbar ist. Die Reisen werden dann seltener bis Wittlich, aber häufiger bis Neumagen-Drohn oder Bernkastel-Kues durchgeführt. Der Mosel-Radweg wird in vielen Fällen integriert.

Auf Grund der Vielzahl von genannten Start- und Zielorten wurden in der Abb. 62 nur die Orte mit einem Anteil von mindestens 1% aufgenommen. Gleiches gilt für die Karte der Etappenstart- und -zielorte.

Abb. 62: Start- und Zielorte der Radreisenden (Mehrtagesfahrten)

Quelle: ETI 2007; aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden nur die wesentlichen Start- und Zielorte dargestellt (> 1%)

Hinsichtlich der Start- und Zielorte der Tagesetappen (vgl. Abb. 63) zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch hier lassen sich bevorzugte Startorte und Zielorte und somit auch bevorzugte Fahrtrichtungen feststellen. Beim Maare-Mosel-Radweg sind wieder Daun und Wittlich, aber vor allem auch Bernkastel-Kues die wesentlichen Start- und Zielpunkte, wobei der Anteil der Richtung Daun fahrenden Radfahrer bei den Tages-

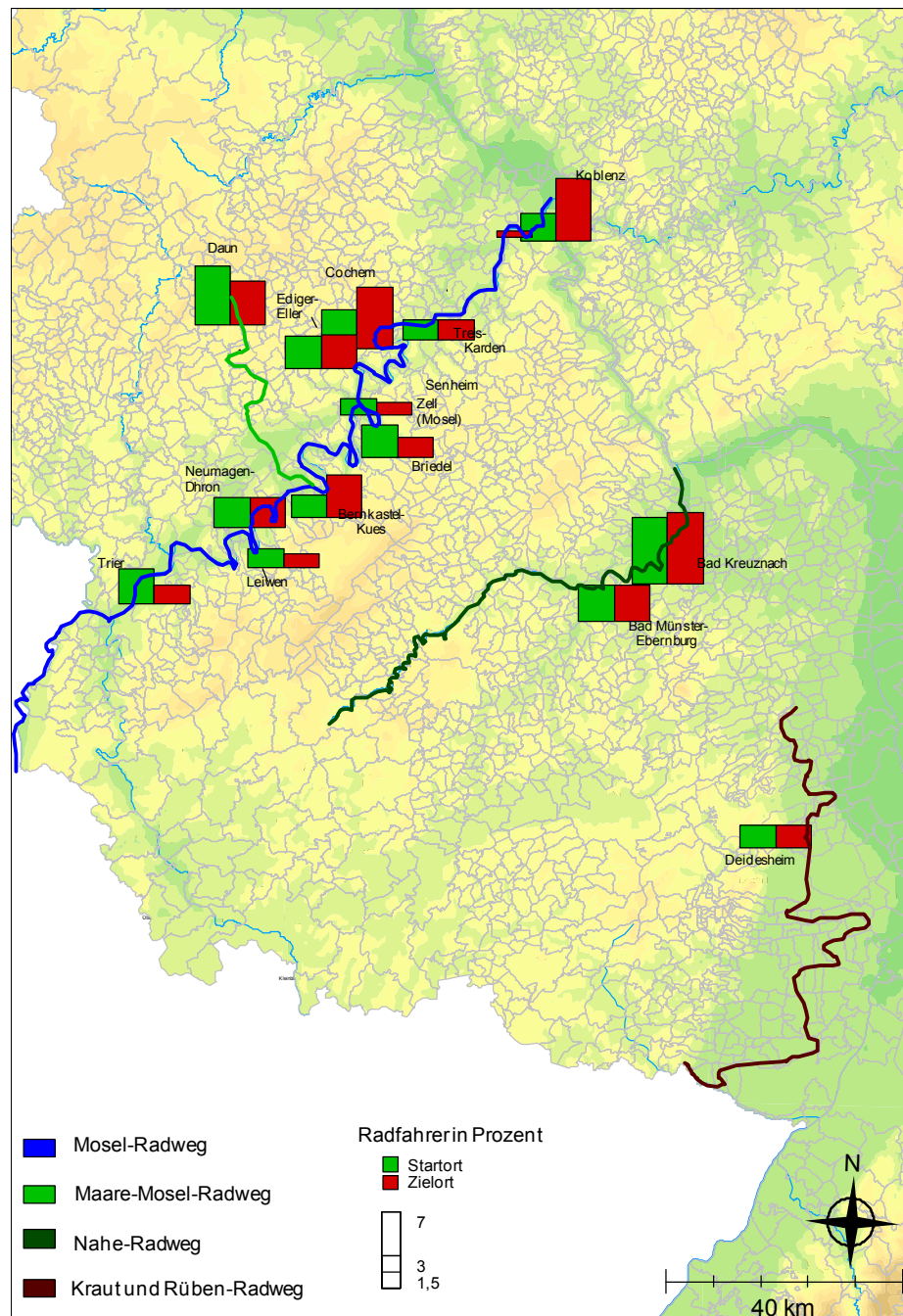
touren deutlich höher ist, als bei den Mehrtagesfahrten. Aber auch bei den Tagesetappen wird der Mosel-Radweg häufig noch in eine Radtour am Maare-Mosel-Radweg integriert.

Auf dem Mosel-Radweg zeigen sich Tagesetappen von Trier bis Neumagen oder auch Bernkastel-Kues. Weiterhin erweist sich Zell als wichtiger Startort für Touren im mittleren Bereich des deutschen Mosellaufes. Cochem und Koblenz sind dann wieder wichtige Zielorte der Tagesetappen.

Auf dem Nahe-Radweg zeigen sich nur zwei Orte von größerer Bedeutung als Start- und Zielort: Bad Münster am Stein/Ebernburg sowie Bad Kreuznach. Da in beiden Orten das Verhältnis von Start- und Zielort ausgeglichen ist, kann von einer gleichmäßigen Nutzung des Weges in beide Richtungen ausgegangen werden.

Der Kraut und Rüben-Radweg dagegen zeigt keine präferierten Start- und Zielorte. Dies spricht wieder für seine Bedeutung als Freizeitinfrastruktur für die lokale und regionale Bevölkerung, die von vielen verschiedenen Einstiegspunkten aus den Radweg befährt.

Abb. 63: Start- und Zielorte Tagesetappen (Radreisende und Tagesausflügler)



Quelle: ETI 2007; aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden nur die wesentlichen Start- und Zielorte dargestellt (> 1%)

5.2 Verkehrsmittel für An- und Abreise und Reisegruppengröße

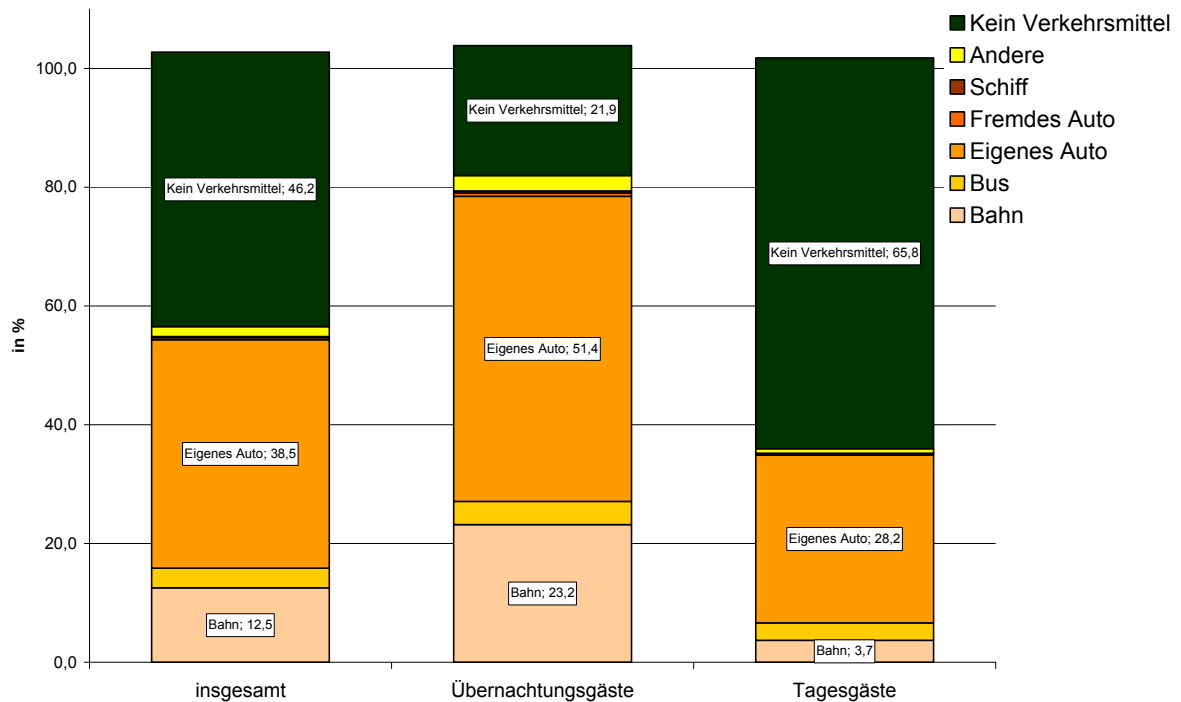
Verkehrsmittelnutzung

Für die Durchführung der Radreisen werden im Prinzip nur drei wesentliche Verkehrsmittel in Anspruch genommen, die sich je nach Gästegruppen hinsichtlich ihrer Inanspruchnahme unterscheiden (vgl. Abb. 64): Wichtigstes Verkehrsmittel für die Anreise zu den untersuchten Radwegen ist das Fahrrad selber, was natürlich auch am hohen Anteil an Tagesausflüglern liegt, die auch die Anreise mit dem Rad durchführen. Weiterhin wichtig sind der eigene Pkw, mit dem Start- und/oder Zielpunkte der Radtour angefahren werden, sowie die Bahn.

Werden Tages- und Übernachtungsgäste unterschieden, so ergeben sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung für die Anreise: Tagesgäste bevorzugen überwiegend die Anreise mit dem Fahrrad selbst oder aber mit dem eigenen Pkw. Die übrigen Optionen spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Bei den Übernachtungsgästen spielt dagegen die Bahn eine ebenso große Rolle wie das eigene Fahrrad. Dies hängt natürlich oftmals mit der Routencharakteristik zusammen: Bei streckenorientierten Radwegen ist der Ausgangspunkt in der Regel nicht mit dem Startpunkt identisch, so dass als Verkehrsmittel für die An- und Abreise die öffentlichen Verkehrsmittel oder aber das eigene Fahrrad dem Pkw hinsichtlich der Flexibilität überlegen sind.

Abb. 64: Verkehrsmittelnutzung - Anreise¹⁸
Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 5.364 (face-to-face-Befragung)

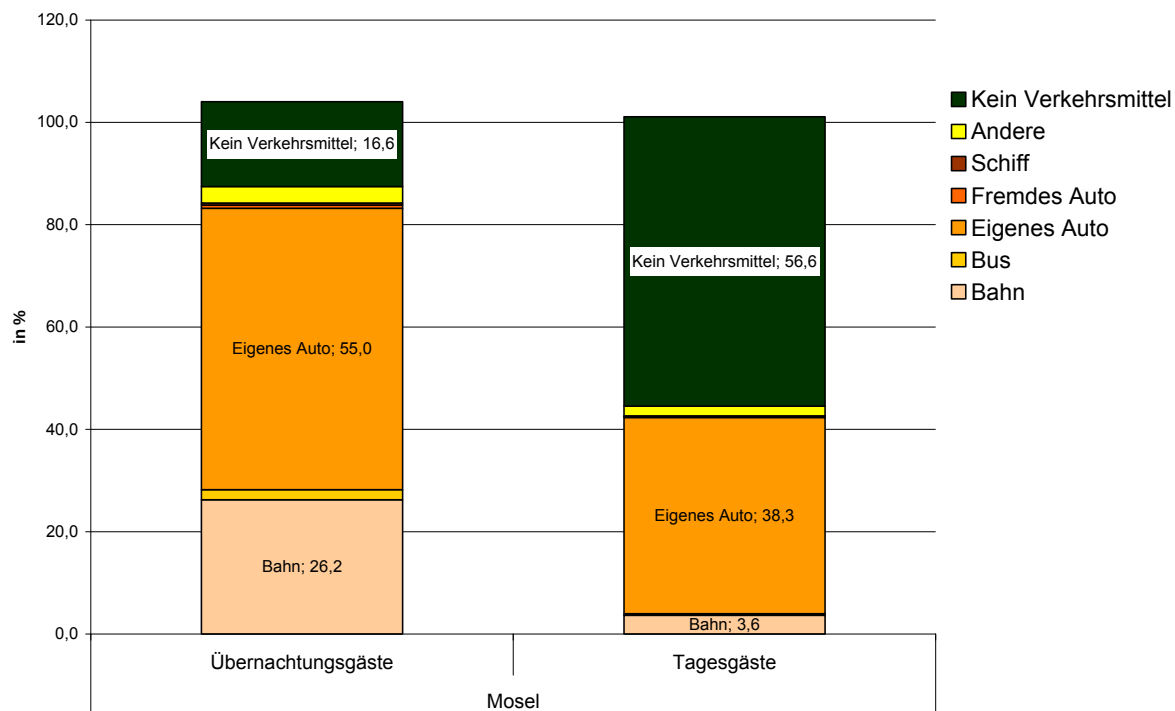
Deutliche Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung ergeben sich auch bei den Nutzern der verschiedenen Radwege.

Vor allem beim Mosel-Radweg spielt die Bahn als Verkehrsmittel für die Anreise eine wichtige Rolle (vgl. Abb. 65): Rund ein Viertel der übernachtenden Radreisenden reisen hier mit der Bahn an. Trotzdem bleibt der Pkw für diese Gruppe mit ca. 55% das wichtigste Anreiseverkehrsmittel. Bei rund 17% der übernachtenden Radreisen wird das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt.

Bei den Tagesgästen an der Mosel dagegen ist mit rund 57% das eigene Fahrrad auch das Verkehrsmittel der Anreise; 40% dagegen reisen mit dem Pkw an. Die Bahn verliert bei den Tagesgästen dann deutlich an Bedeutung.

¹⁸ Kein Verkehrsmittel = Anreise mit dem Fahrrad

Abb. 65: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Mosel-Radweg
Mehrfachnennungen



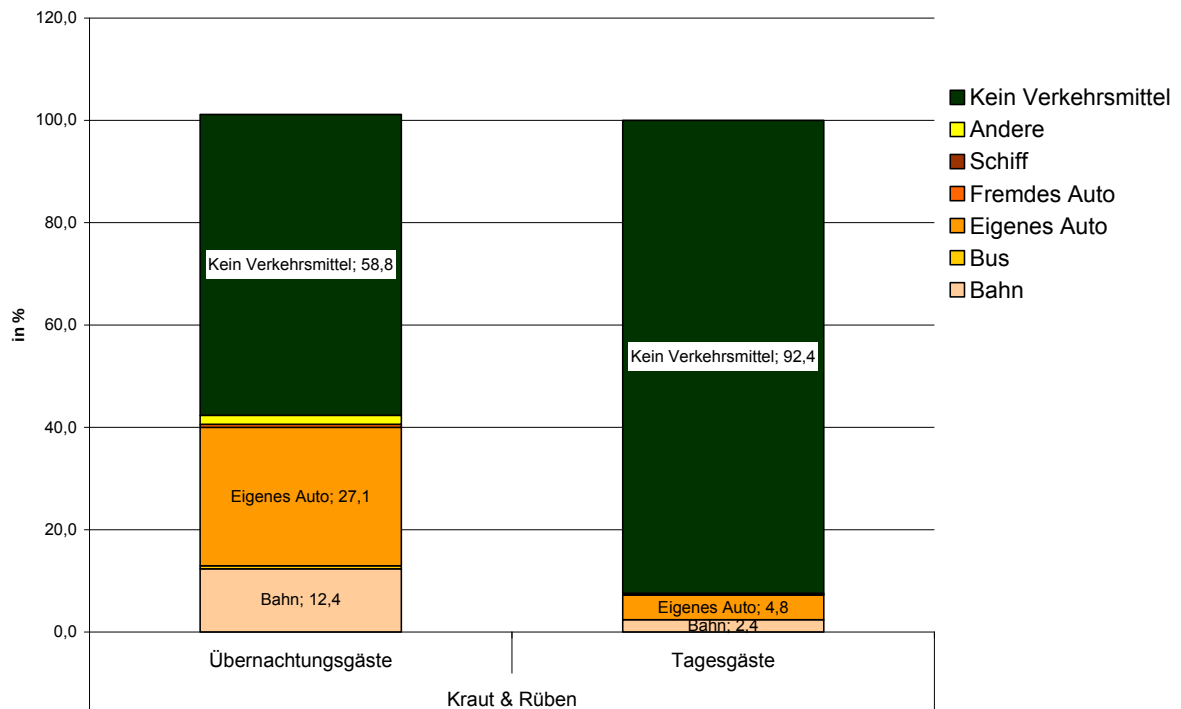
Quelle: ETI 2007; n = 2.715 (face-to-face-Befragung)

Im Gegensatz zum Mosel-Radweg wird beim Kraut und Rüben-Radweg die Anreise überwiegend mit dem eigenen Rad durchgeführt (vgl. Abb. 66). Vor allem bei den Tagesgästen spielen andere Verkehrsmittel so gut wie keine Rolle.

Werden die übernachtenden Radreisenden betrachtet, spielt das eigene Rad zwar immer noch die Hauptrolle bei den Verkehrsmitteln für die Anreise, allerdings wird für mehr als ein Viertel der Reisen der Pkw als Verkehrsmittel genutzt. Die Bahn spielt auch bei dieser Gästegruppe eine deutlich geringere Rolle als z.B. an der Mosel.

Insgesamt spricht auch die Verteilung der Verkehrsmittel für die Anreise beim Kraut und Rüben-Radweg stark dafür, dass dieser Weg einen Großteil seiner Gäste aus der lokalen oder regionalen Bevölkerung bezieht.

**Abb. 66: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Kraut und Rüben-Radweg
Mehrfachnennungen**

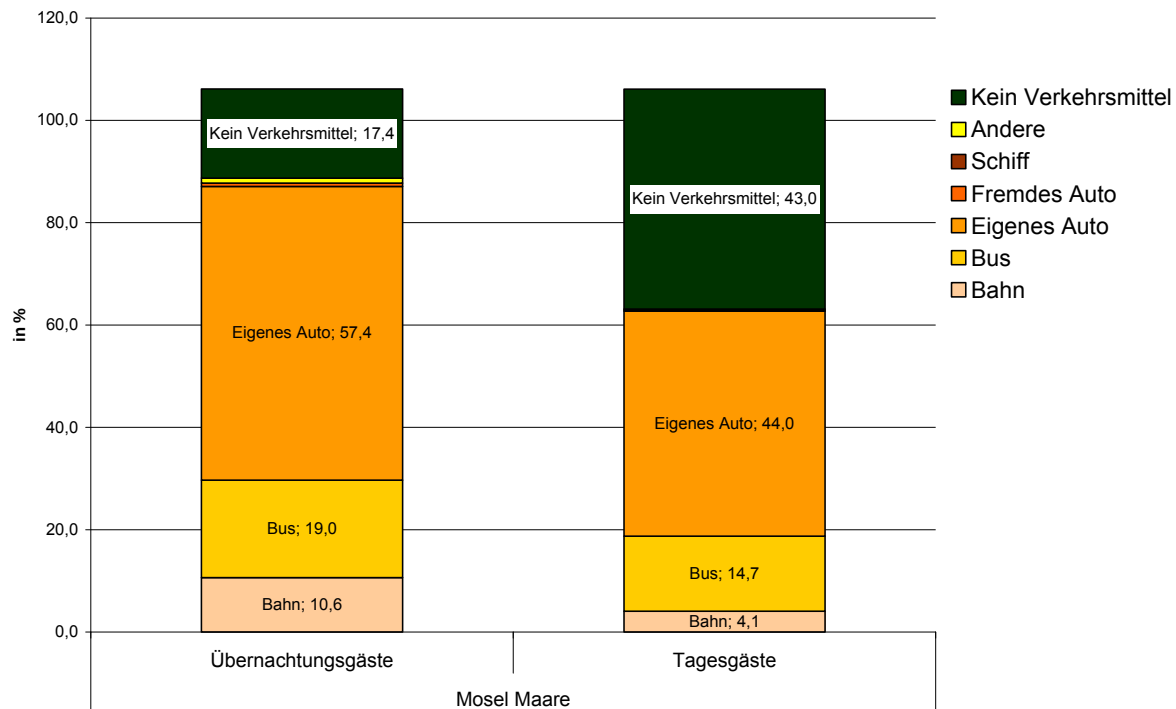


Quelle: ETI 2007; n = 906 (face-to-face-Befragung)

Der Maare-Mosel-Radweg dagegen zeigt eine gänzlich andere Verteilung der Verkehrsmittel für die Anreise (vgl. Abb. 67). Hier gewinnt der Bus im Vergleich zu den übrigen Wegen deutlich an Bedeutung bzw. verliert das Fahrrad als Anreiseverkehrsmittel stark. Dies liegt darin begründet, dass dieser Weg bevorzugt in eine Richtung befahren wird und der höchste Punkt auch gleichzeitig der Ausgangspunkt ist. Eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch mit dem Pkw, bietet sich dann hier an. Vor allem die Übernachtungsgäste bevorzugen hier den eigenen Pkw, gefolgt vom Bus, und erst an dritter Stelle steht das Fahrrad. Die Bahn kann noch einen Anteil von knapp 10% erzielen. Das Angebot eines Fahrradbusses durch den ÖPNV (RegioRadler) wird hier angenommen.

Werden die Tagesgäste betrachtet, kommt es zu einer leichten Verschiebung in der Verkehrsmittelnutzung: Das Fahrrad gewinnt deutlich an Bedeutung, kann aber nicht die überragende Bedeutung erzielen wie am Kraut und Rüben-Radweg: Nur 43% der Tagesgäste bestreiten auch die Anreise mit dem eigenen Fahrrad. Dagegen ist der Pkw ebenfalls das wichtigste Verkehrsmittel für die Anreise, den Bus nutzen knapp 15% der Tagesgäste.

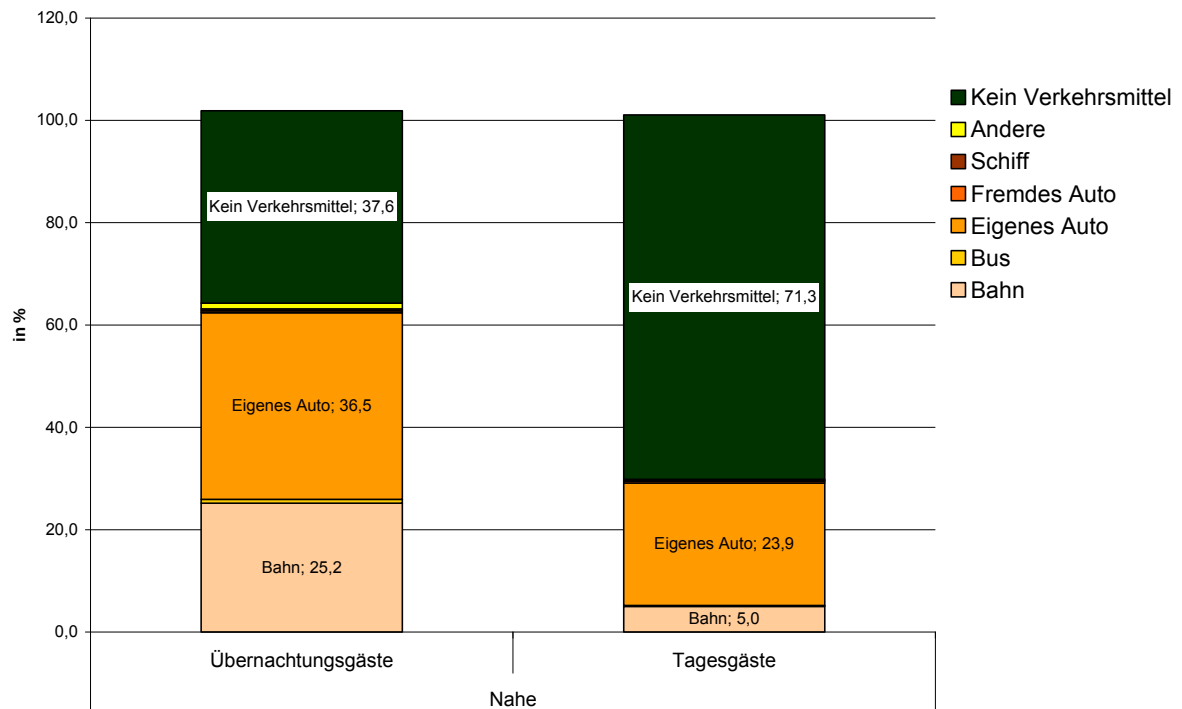
Abb. 67: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Maare-Mosel-Radweg
Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 844 (face-to-face-Befragung)

Der Nahe-Radweg zeigt von der Struktur her eine ähnliche Verteilung der Anreiseverkehrsmittel wie der Mosel-Radweg (vgl. Abb. 68): Auch hier ist die Bahn bei den übernachtenden Radreisenden ein wichtiges Verkehrsmittel. Allerdings ist der Anteil derjenigen, die mit dem eigenen Fahrrad auch die Anreise bestreiten, deutlich höher als an der Mosel. Der eigene Pkw kann von der Bedeutung für die Anreise ungefähr das Niveau des Fahrrades erzielen. Bei den Tagesgästen verschieben sich die Gewichte dann wieder: Hier gewinnt das Fahrrad deutlich an Bedeutung (71%), Pkw und Bahn dagegen verlieren deutlich.

Abb. 68: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Nahe-Radweg
Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 899 (face-to-face-Befragung)

Während der Radreisen oder Radausflüge kommt es nur selten zu einem Wechsel des Verkehrsmittels. Fast 90% (88,5%) der Radfahrer bestreiten die komplette Fahrt zwischen Start und Ziel mit dem Rad. Auf dem Kraut und Rüben-Radweg sowie dem Nahe-Radweg werden fast 100% der Fahrten nur mit dem Rad zurückgelegt. Dagegen wird in 8% der Fahrten am Mosel-Radweg ein Schiff als weiteres Verkehrsmittel genutzt, auf dem Maare-Mosel-Radweg der Bus (12%).

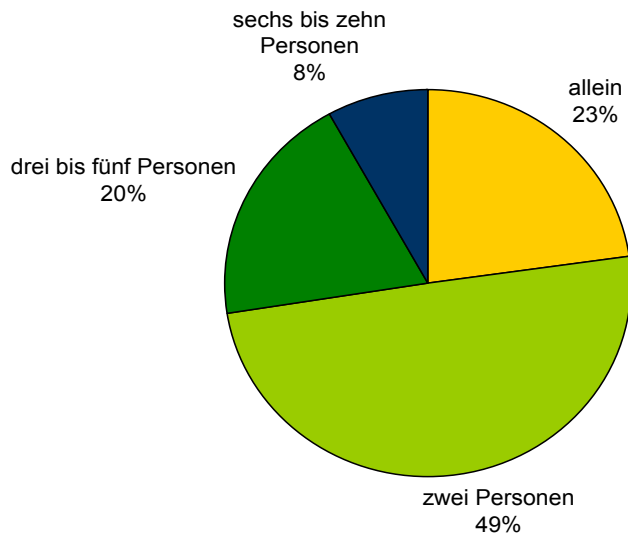
Die Rückreise wird in der Regel mit dem gleichen Verkehrsmittel unternommen, mit dem auch die Anreise durchgeführt wurde. Ausnahme hier ist der Maare-Mosel-Radweg: Hier wird bei ca. 17% der Radtouren der Bus für die Anreise genutzt, aber nur noch bei 10% der Rückreisen. Die Differenz hinsichtlich der Rückreise verteilt sich dann auf das Rad bzw. den Pkw.

Reisegruppengröße

Ähnlich wie bei anderen Tourismusarten und Freizeitbeschäftigungen ist auch das Radfahren eine Tätigkeit, welche die Befragten weniger allein, sondern eher in einer Gruppe durchführen (vgl. Quack, Hallerbach 2008, S. 45).

Fast jede zweite Radtour (48,9%) wird von zwei Personen durchgeführt (vgl. Abb. 69). Alleinreisende und Gruppen zwischen drei bis fünf Personen machen ungefähr ein Fünftel der untersuchten Radreisen und Radausflüge aus. Größere Gruppen sind mit einem Anteil von knapp 8% deutlich seltener anzutreffen.

Abb. 69: Reisegruppengröße



Quelle: ETI 2007; n = 5.411 (face-to-face-Befragung)

Werden die einzelnen Radwege betrachtet, ergeben sich hinsichtlich der durchschnittlichen Reisegruppengrößen nur leichte Unterschiede (vgl. Tab. 23).

Hinter den Durchschnittswerten verbergen sich aber größere strukturelle Unterschiede: So liegt der Anteil alleinreisender Radfahrer am Mosel-Radweg mit ca. 16% deutlich niedriger als an den übrigen Radwegen – insbesondere Nahe-Radweg und Kraut und Rüben-Radweg haben mit 30% bzw. 37% deutlich höhere Anteile Alleinreisender. Dafür ist der Anteil von Zweier-Gruppen auf dem Mosel-Radweg mit rund 57% deutlich höher als auf den übrigen Radwegen (Kraut und Rüben-Radweg: 41%, Maare-Mosel-Radweg: 40%, Nahe-Radweg: 46%).

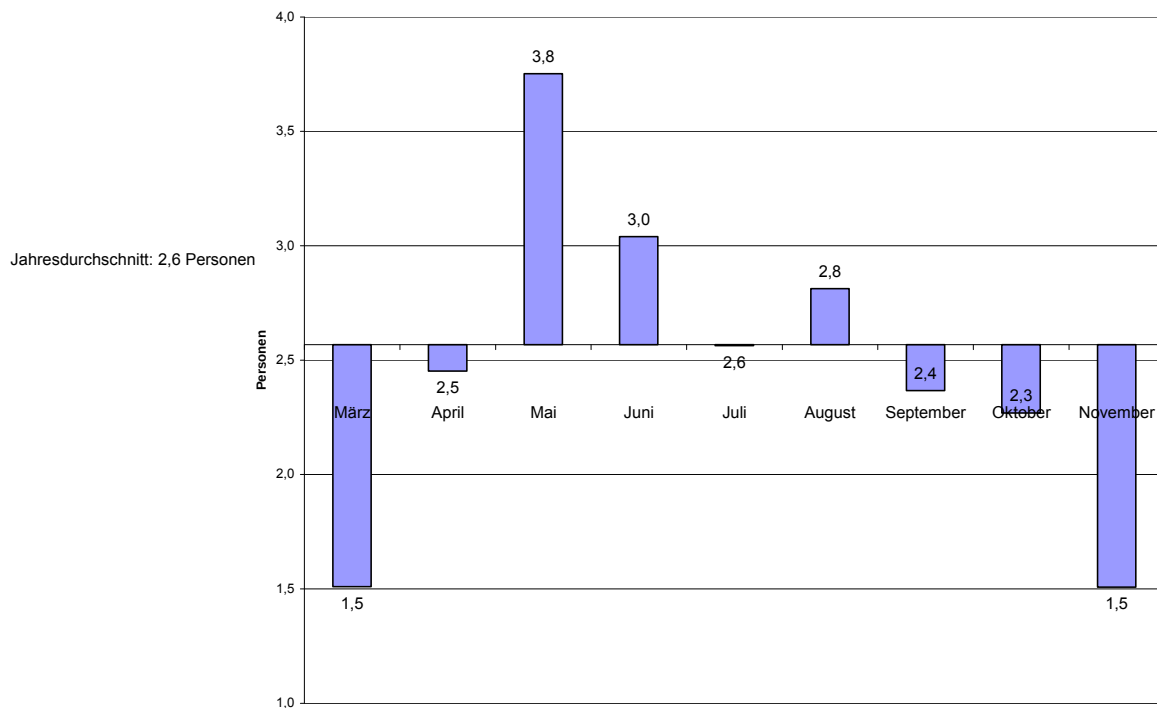
Tab. 23: Durchschnittliche Reisegruppengröße

Radroute	Größe der Reisegruppe (Mittelwert)
Mosel-Radweg	2,6
Kraut und Rüben- Radweg	2,3
Maare-Mosel-Radweg	3,0
Nahe-Radweg	2,4
Insgesamt	2,6

Quelle: ETI 2007

Eine deutliche Abhängigkeit zeigt sich auch hinsichtlich Reisegruppengröße und Jahreszeit (vgl. Abb. 70). Die kleinsten Gruppengrößen bzw. der größte Anteil Alleinreisender zeigt sich in den Monaten März und November, also in den Zeiten der absoluten Nebensaison. Dagegen zeigen die Monate Mai und Juni die größten Werte hinsichtlich der Reisegruppengrößen. Vor allem im Monat Mai steigen die Werte auf fast vier Personen pro Reisegruppe an.

Abb. 70: Durchschnittliche Reisegruppengröße nach Monaten
 Schnittpunkte der x-Achse = Mittelwert über das gesamte Jahr



Quelle: ETI 2007

5.3 Unterkunftswahl und -buchung

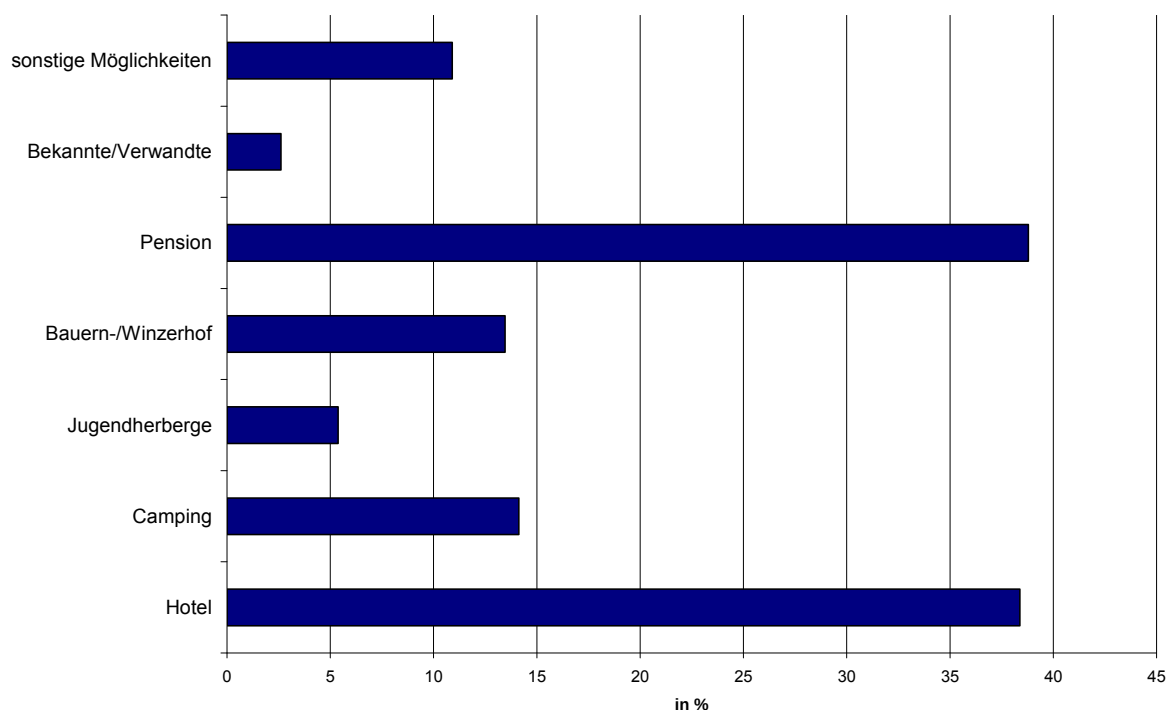
Unterkunftswahl

Im Rahmen der vorliegenden Befragung wurden auch die von den Radtouristen gewählten Unterkünfte analysiert. Im Vergleich zu anderen Tourismusarten ist vor allem bei den Radfahrern eine größere Variabilität hinsichtlich der Unterkunftswahl zu erwarten. Dies hängt damit zusammen, dass die Radfahrer gerade bei streckenorientierten Radtouren auf die Unterkünfte zurückgreifen müssen, welche gerade am jeweiligen Etappen- oder Zielort verfügbar sind. Über eine so hohe räumliche Flexibilität, wie etwa Autofahrer, verfügen Radfahrer nicht. Dies Problem wird umso stärker, je individueller und spontaner eine Radreise geplant bzw. durchgeführt wird. Vor allem bei Reisen ohne jegliche vorherige Planung oder Reservierung sind die Gäste auf das aktuell verfügbare Angebot an Unterkunftsmöglichkeiten angewiesen. Auf Grund der Annahme, dass die Radtouristen im Rahmen einer Radreise durchaus

verschiedene Unterkunftsarten nutzen, wurden die Unterkunftsmöglichkeiten als Mehrfachnennungen erhoben.

Die am häufigsten genutzten Unterkunftsarten konzentrieren sich auf zwei Betriebsarten: Pensionen und Hotels (vgl. Abb. 71) – beide Unterkunftsarten können Anteile von knapp unter 40% erzielen und liegen damit hinsichtlich der Nutzung deutlich vor den anderen Möglichkeiten. Häufig in Anspruch genommen werden auch noch Möglichkeiten auf Campingplätzen oder im Bereich der Bauern- und Winzerhöfe. Jugendherbergen spielen dagegen nur eine geringe Rolle für die Unterkunftswahl. Dies hängt natürlich auch mit der Verteilung der Herbergen zusammen, die nicht flächendeckend verfügbar sind. Gleiches gilt auch für Möglichkeiten bei Bekannten oder Verwandten. Auch hier werden nur in den seltensten Fällen Unterkünfte im privaten Umfeld so günstig an der gewählten Radstrecke liegen, dass sie als Unterkunftsmöglichkeit im Rahmen der Reise in Frage kommen.

Abb. 71: **Unterkunftswahl der Radreisenden**
 Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 2.416 (schriftliche Befragung)

Werden die einzelnen Radwege betrachtet, so ergeben sich z.T. deutliche Unterschiede in der Nutzung der verschiedenen Möglichkeiten, die zum Teil auch in der

unterschiedlichen Reiselänge begründet sind (vgl. Tab. 24). Auf längeren Radreisen ist zum Teil die Varianz der gewählten Unterkunftsformen größer.

Insgesamt stellen bei allen Radwegen Hotels und Pensionen die wichtigsten Unterkunftsformen dar, allerdings mit unterschiedlichen Schwerpunkten: Vor allem im Bereich des Kraut und Rüben-Radweges sinkt die Nutzung der Hotels im Vergleich zu den übrigen Wegen stark ab.

Der Mosel-Radweg und der Kraut und Rüben-Radweg weisen im Vergleich zu den beiden anderen Radwegen eine deutlich höhere Inanspruchnahme von Bauern- und Winzerhöfen sowie Campingplätzen auf. Hier spiegelt sich auch die unterschiedliche Struktur im Beherbergungsgewerbe entlang der Radwege wider.

Die Jugendherbergen spielen dagegen bei allen untersuchten Radwegen nur eine geringe Rolle.

Tab. 24: Genutzte Unterkunftsmöglichkeiten nach Radwegen in % (Mehrfachnennungen)

	insgesamt (n = 2.416)	Mosel-Radweg (n = 1.865)	Kraut und Rüben-Radweg (n = 87)	Maare-Mosel-Radweg (n = 230)	Nahe-Radweg (n = 234)
Hotel	38,4	38,5	25,3	43,6	37,1
Camping	14,1	16,2	12,0	4,4	9,1
Jugendherberge	5,4	4,9	4,0	5,4	9,6
Bauern-/Winzerhof	13,5	14,8	14,7	8,3	8,1
Pension	38,8	39,4	40,0	36,8	35,5
Bekannte/Verwandte	2,6	2,2	4,0	3,4	4,1
sonstige Möglichkeiten	10,9	10,1	16,0	10,8	15,2

Quelle: ETI 2007

Im Rahmen einer intensiveren Abstimmung vieler Leistungsträger auf die Bedürfnisse der Rad fahrenden Touristen ist vom ADFC das Projekt „Bett&Bike“ entwickelt worden. In Rheinland-Pfalz sind zur Zeit 502 Betriebe mit dem Logo des Bett&Bike-Projektes ausgezeichnet worden, ca. 200 von diesen Betrieben liegen am Mosel-Radweg (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.).

Insgesamt liegt die Quote der Bett&Bike-Betriebe an den genutzten Unterkunftsmöglichkeiten auf einem eher niedrigen Niveau (vgl. Tab. 25). Dies kann von verschiedenen Faktoren abhängen: Zum einen kann es sein, dass die Befragten in einem Bett&Bike-Betrieb genächtigt haben, dies aber nicht erinnern können bzw. dieses gar

nicht wissen. Zum anderen besteht, mit Ausnahme ansatzweise in der Mosel-Region, natürlich keine flächendeckende Verbreitung dieser Betriebe.

Unter diesen Vorzeichen erscheinen die Anteile der Bett&Bike-Betriebe an der Gesamtheit der genutzten Betriebe wiederum nicht schlecht. Bei den unterschiedlichen Betriebsarten Hotel, Jugendherbergen, Bauer- und Winzerhöfen sowie den Pensionen erreicht die Bett&Bike-Nutzung ein ähnlich hohes Niveau: Zwischen 12% und 16% der genutzten Betriebe hatten die Bett&Bike-Auszeichnung.

Deutlich niedriger liegt dagegen diese Quote bei den Campingplätzen: Hier waren nur ca. 3% der genutzten Plätze von Bett&Bike ausgezeichnet worden.

Tab. 25: Anteil Bett&Bike-Betriebe an den Unterkunftsmöglichkeiten in %

	insgesamt (n = 2.416)	Mosel- Radweg (n = 1.865)	Kraut und Rüben- Radweg (n = 87)	Maare- Mosel- Radweg (n = 230)	Nahe- Radweg (n = 234)
Hotel	15,6	16,0	5,3	18,0	12,3
Camping	3,3	3,3	0,0	0,0	5,6
Jugendherberge	12,4	13,9	0,0	18,2	5,3
Bauern-/Winzerhof	13,7	14,2	0,0	17,6	12,5
Pension	12,9	13,2	16,7	14,7	7,1
sonstige Möglichkeiten	4,7	3,4	8,3	4,5	10,0

Quelle: ETI 2007

Stärkere Abweichungen von dieser Verteilung lassen sich nur am Kraut und Rüben-Radweg sowie am Nahe-Radweg feststellen: Hier liegt der Anteil bei den Hotels, den Jugendherbergen und Bauern- und Winzerhöfen (Kraut und Rüben-Radweg) sowie bei den Jugendherbergen und Pensionen (Nahe-Radweg) auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Insgesamt ist somit die Nutzung der Bett&Bike-Betriebe auch stark abhängig von der regionalen Verfügbarkeit. Wenn ausreichend Betriebe vorhanden sind, wie am Mosel-Radweg, erreicht der Anteil der Nutzung an den jeweiligen Unterkunftsarten z.T. sogar fast die 20% Marke.

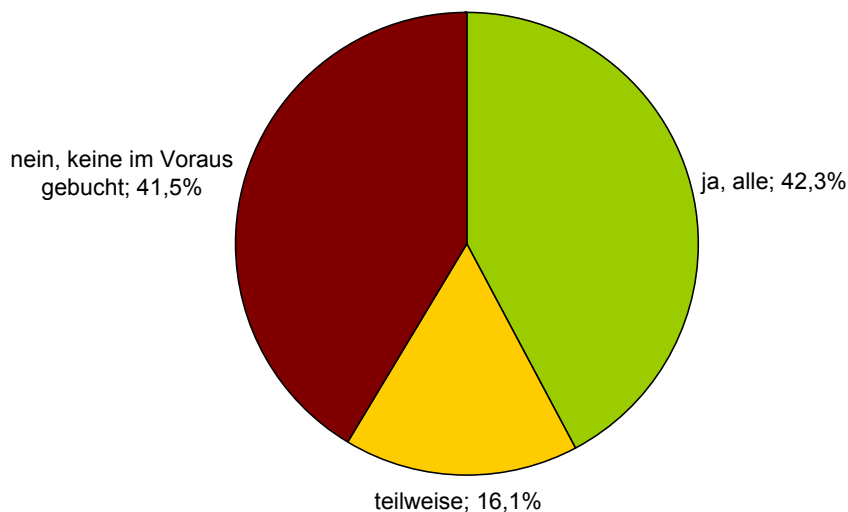
Buchung

Hinsichtlich der Organisationsform der Radreisen wurde im Rahmen der Befragung zumindest auf das Buchungs- und Reservierungsverhalten in Bezug auf die gewählte Unterkunftsform eingegangen. Hierbei wurde unterschieden zwischen Personen, welche alle benötigten Unterkünfte im Vorfeld der Reise reserviert hatten, denjeni-

gen, die dies zumindest teilweise getan haben und denjenigen, welche ohne Vorbuchung der Unterkunft die Reise angetreten haben.

Mit jeweils etwas über 40% bewegen sich die Anteile derjenigen, die alle Unterkünfte vorgebucht haben, und derjenigen, welche ohne Vorbuchung die Reise angetreten haben, ungefähr auf dem gleichen Niveau (vgl. Abb. 72). Dagegen sind Personen, die zumindest teilweise Unterkünfte vorgebucht haben, deutlich in der Minderheit.

Abb. 72: Vorbuchung der Unterkünfte



Quelle: ETI 2007; n = 1.587 (schriftliche Befragung)

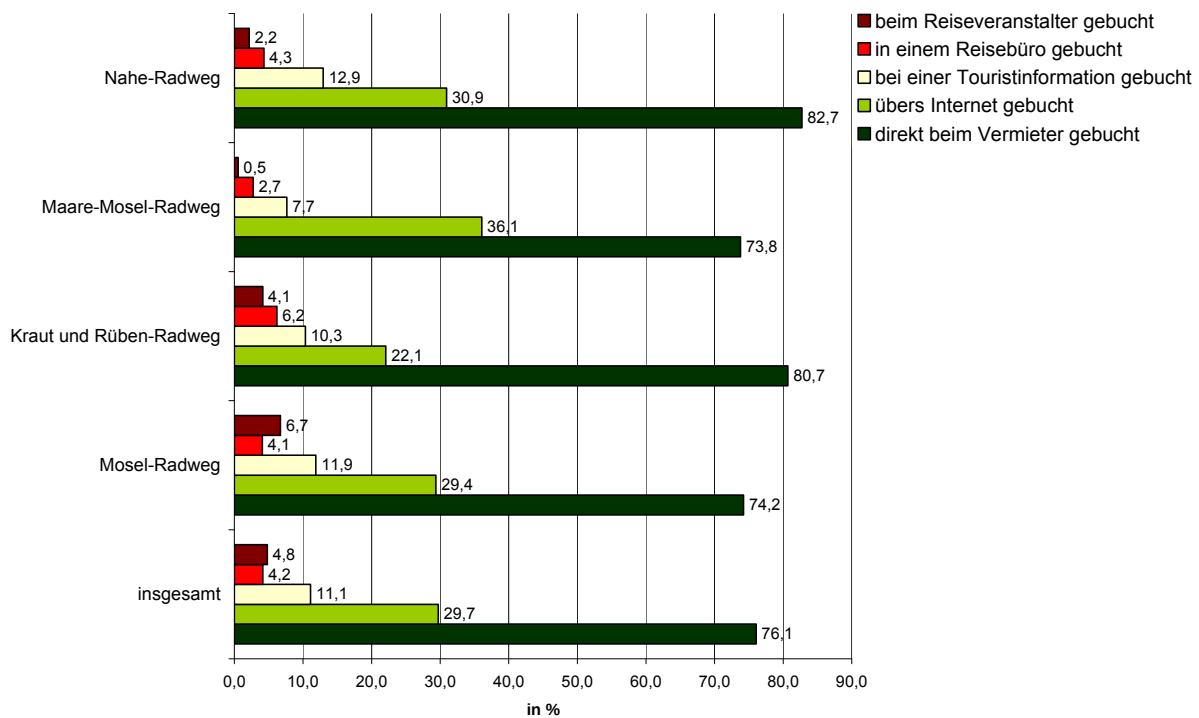
Wenn Radreisen angetreten werden, werden somit entweder alle Unterkünfte oder aber keine Unterkünfte im Vorfeld reserviert. Mischformen sind bezüglich der Unterkunftsvorausbuchung eher selten. Ein ähnliches Verhalten der Radtouristen lässt sich auch in der Schweiz im Rahmen der Evaluationen des Velo-Lands Schweiz feststellen: Auch hier wurden bei den Kurzreisen – die von der zeitlichen Dauer her mit den in Rheinland-Pfalz erhobenen Radreisen vergleichbar sind – festgestellt, dass ca. 60% der Reisen ohne Vorbuchung und ca. 40% der Reisen mit Vorbuchung aller Übernachtungen durchgeführt wurden. Eine teilweise Vorausbuchung spielte auch hier keine Rolle. Erst bei längeren Reisen ab drei Übernachtungen wurde in der

Schweiz eine deutlich Zunahme der teilweisen Vorausbuchung von Unterkünftsbetrieben festgestellt (ca. 20%) Der Anteil derjenigen Personen, die keine Unterkünfte vorausgebucht haben, erreicht allerdings auch bei den längeren Reisen ein Niveau von fast 60% (vgl. Utiger, Richardson 2003, S. 22).

Das Verhältnis von Vorbuchern und denjenigen, die im Vorfeld nicht reservieren, ist zumindest von der Gewichtung her auf allen untersuchten Radwegen ähnlich: Mosel-Radweg und Kraut und Rüben-Radweg zeigen ähnliche Werte wie in der dargestellten Gesamtbetrachtung. Beim Maare-Mosel-Radweg überwiegt mit über 50% die Vorbuchung der Unterkünfte deutlich, hier wird nur ein Drittel der Reisen ohne jegliche vorherige Buchung durchgeführt. Beim Nahe-Radweg dagegen kehrt sich dieses Verhältnis um: Hier werden mit rund 46% die Mehrheit der Radreisen ohne jegliche Vorbuchung angetreten, und in nur 36% der Radreisen werden die Unterkünfte komplett im Voraus gebucht.

Wenn im Vorfeld der Reise Unterkünfte gebucht oder reserviert werden, geschieht dies überwiegend direkt bei den entsprechenden Leistungsträgern: Bei mehr als 75% (76,1%) der Radreisen wurde dies so gehandhabt (vgl. Abb. 73). Ebenfalls große Bedeutung für die Organisation der Radreisen hat das Internet: Bei fast einem Drittel der Reisen werden die Unterkünfte über das Internet gebucht. Die Touristinformationen spielen mit etwas über 10% diesbezüglich nur eine untergeordnete Rolle, Reisebüros und Reiseveranstalter dagegen können für die Organisation der Unterkünfte im Rahmen der untersuchten Radreisen keine wesentliche Bedeutung erlangen. Eine ähnlich geringe Inanspruchnahme von Reisebüros zeigte sich auch bei der Evaluation der Radreisenden in der Schweiz: Auch hier wurden nur ca. 4% der Kurzreisen über ein Reisebüro im Voraus gebucht, bei den längeren Reisen ab 3 Übernachtungen Dauer stieg dieser Wert dagegen auf ca. 15% an (vgl. Utiger, Richardson 2003, S. 22).

Abb. 73: Vorbuchung der Unterkünfte
Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 1.111 (schriftliche Befragung)

Insgesamt hat somit auch im Radtourismus der direkte Kontakt zum Vermieter zumindest für die Organisation der Reisen noch die höchste Bedeutung.

5.4 Informationsverhalten und Relevanz von Informationen

Die konkret durchgeführten Radreisen und Radausflüge wurden von den Befragten in unterschiedlicher Art und Weise vorbereitet, wobei bestimmte Informationsmedien und Informationsmöglichkeiten genutzt wurden, deren Anteile in Abb. 74 dargestellt sind.

Die wichtigste Informationsmöglichkeit stellt bei den untersuchten Radreisen das persönliche Umfeld dar. Tipps von Bekannten oder Verwandten wurden in über 40% der untersuchten Radreisen als wichtige Informationsmöglichkeit angegeben

Deutlich dahinter stehen die einschlägigen Prospekte, die in nur rund 25% aller Fälle als Informationsmedium hinzugezogen wurden. Mit etwas weniger als 20% spielt das

Internet als Informationsmedium noch eine wichtige Rolle und rangiert damit noch weit vor den übrigen Informationsmöglichkeiten, wie etwa Fernsehsendungen oder auch den Touristinformationen in Rheinland-Pfalz.

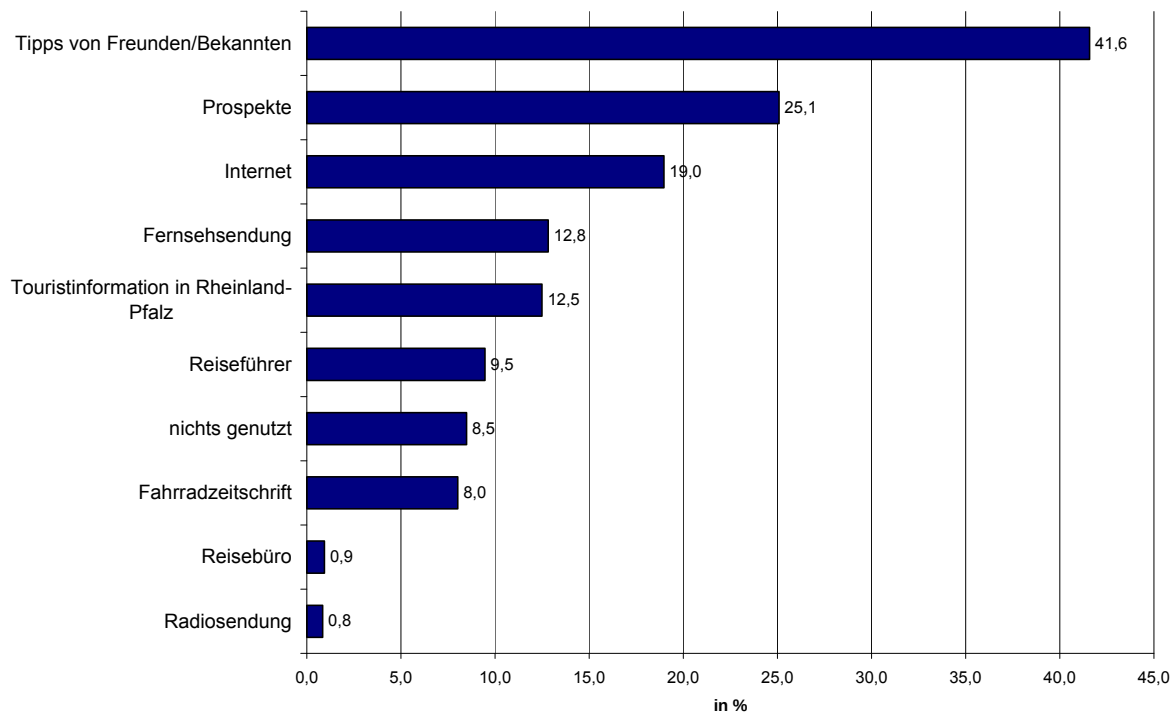
Das Reisebüro dagegen scheint für den Radtourismus – zumindest in Rheinland-Pfalz – keine Rolle zu spielen.

Interessant hinsichtlich der Informationsmöglichkeiten ist, dass die Nutzer des Internets nicht deutlich jünger als die übrigen Befragten sind: Mit durchschnittlich 52 Jahren entsprechen sie fast dem Mittelwert aller befragten Radreisenden von fast 54 Jahren.

Unter dem Punkt „sonstiges“ fallen eine Vielzahl verschiedener Möglichkeiten, die sich so zu fast 30% summieren.

Mit diesem Informationsverhalten unterscheiden sich die Radreisenden auf den vier untersuchten Radwegen hinsichtlich des Informationsverhaltens deutlich von den Reisenden insgesamt: Zwar ist das persönliche Umfeld auch im Tourismus insgesamt eines der wichtigsten Informationsquellen: Rund 60% aller Konsumenten informieren sich im persönlichen Umfeld über ihr geplantes Reiseziel. Allerdings ist die Nutzung des Internets mit 67% Anteil deutlich höher als bei den untersuchten Radreisenden. Gleiches gilt für das Reisebüro, welches einen Anteil von insgesamt ca. 61% erzielen kann (vgl. Knippelmeyer 2008, S. 1).

Abb. 74: Genutzte Informationsmöglichkeiten
Mehrfachnennungen

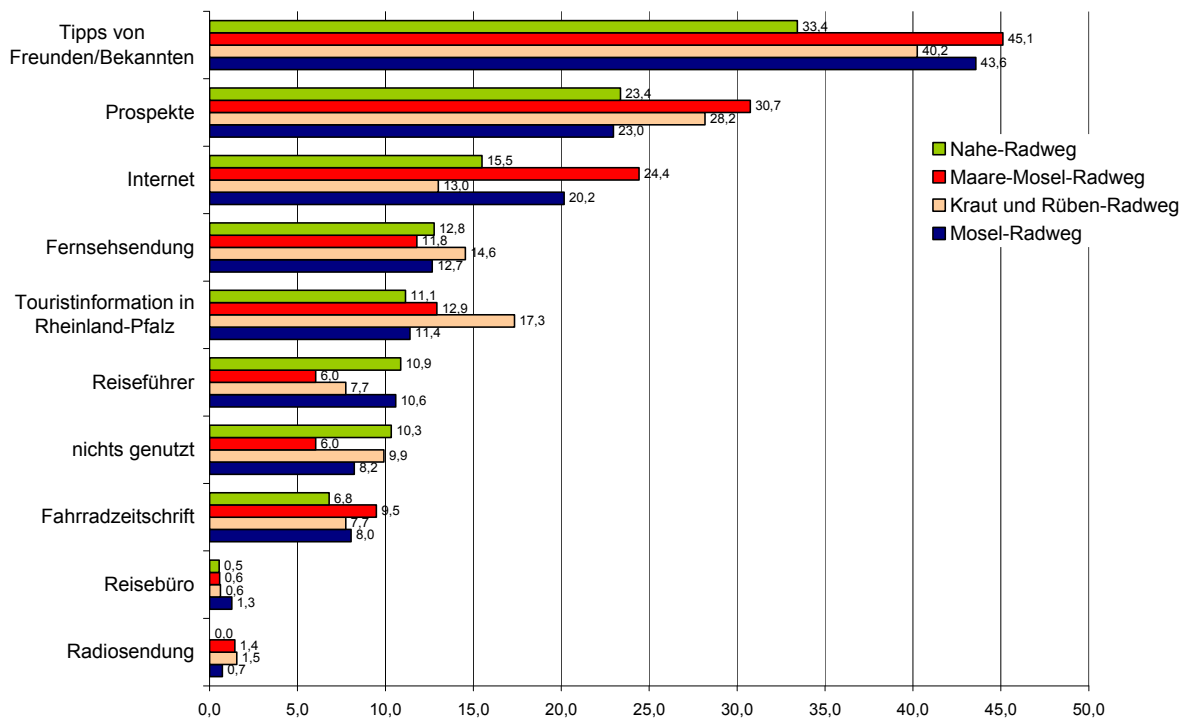


Quelle: ETI 2007; n = 2.120 (schriftliche Befragung)

Werden die genutzten Informationsmöglichkeiten nach den einzelnen Radwegen differenziert (vgl. Abb. 75), zeigen sich zwar leichte Verschiebungen, im Großen und Ganzen bleiben die Verhältnisse aber ungefähr gewahrt. Somit sind bei allen Radwegen die Informationen aus dem persönlichen Umfeld die wesentlichen Informationsquellen für die Radreise oder den Radausflug. Weiterhin wichtig sind auch die Prospekte bzw. die Informationen aus dem Internet.

Wie in der Gesamtbetrachtung verlieren die übrigen Informationsmöglichkeiten dann auch bezogen auf die einzelnen Radwege schnell an Bedeutung. Ausnahmen bildet hier der Kraut und Rüben-Radweg, für dessen Nutzer die Informationsmöglichkeiten in den Touristinformationen wichtiger waren als die Informationen aus dem Internet.

Abb. 75: Genutzte Informationsmöglichkeiten nach Radwegen
Mehrfachnennungen



Quelle: ETI 2007; n = 2.120 (schriftliche Befragung)

Somit konzentrieren sich die genutzten Informationsmöglichkeiten insgesamt auf drei wesentliche Bereiche:

- Persönliches Umfeld,
- Prospekte,
- Internet.

Die Frage nach den genutzten Informationsmöglichkeiten zeigt auf, an welchen Stellen sich die Gäste die verfügbaren Informationen „abholen“. Wesentlich für eine erfolgreiche Informationsarbeit und damit auch für das Marketing bezüglich eines Radweges ist der inhaltliche Schwerpunkt der Informationen. Im Rahmen der Erhebung wurden die Gäste nach der Wichtigkeit von verschiedenen Informationsinhalten über den Radweg gefragt. Hieraus lassen sich wesentliche Erkenntnisse für die zielgruppengerechte inhaltliche Ausgestaltung der Informationsmedien und deren Angebot ableiten.

Insgesamt lassen sich drei Merkmale identifizieren, welche im Hinblick auf den Inhalt der Informationen als besonders wichtig angesehen werden. Sie müssen somit zwin-

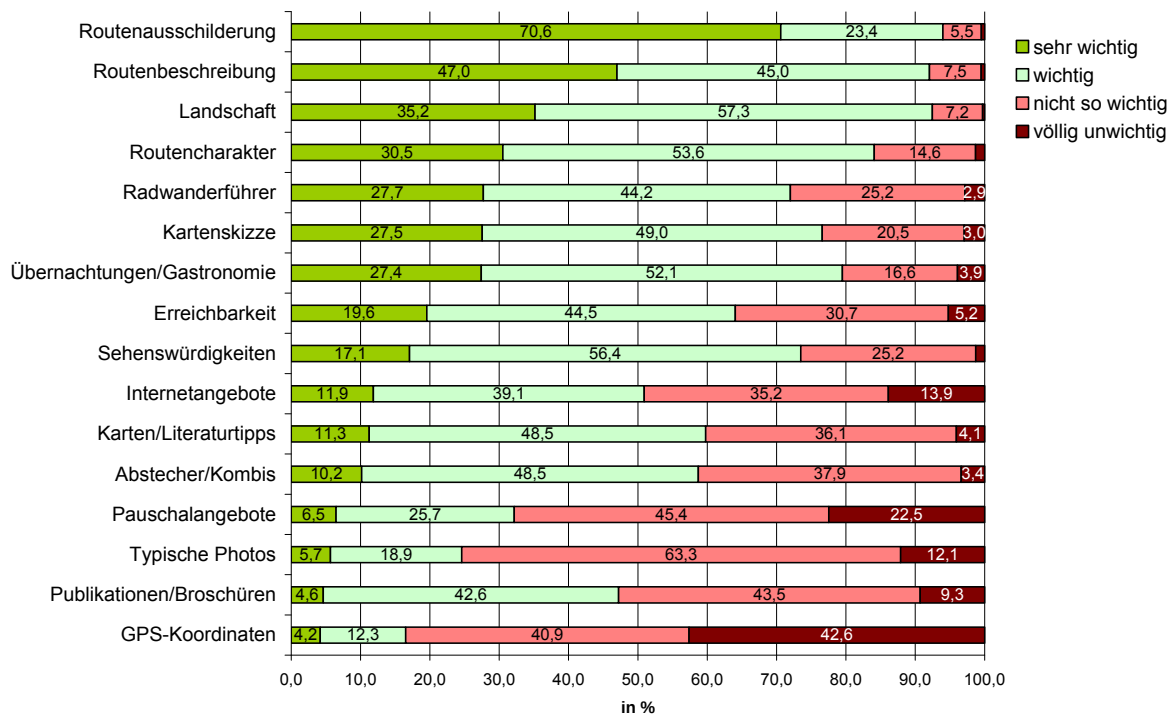
gend in den Informationsmedien genannt oder dargestellt werden bzw. müssen am Radweg vor Ort installiert sein (vgl. Abb. 76):

- Routenausschilderung,
- Routenbeschreibung,
- Landschaftsinformationen.

Weiterhin von hoher Wichtigkeit sind Informationen über die Routencharakteristik sowie das Vorhandensein von Radwanderführern, Kartenskizzen und Informationen über das Beherbergungsangebot.

Somit stehen Informationen, welche sich eher auf die konkrete Durchführung der Radreise beziehen, an erster Stelle hinsichtlich der empfundenen Wichtigkeit. Zusätzliche Informationen über weitere Angebote am Radweg oder weiterführende Literatur sind eher von nachrangiger Bedeutung.

Als völlig unwichtig wird die Angabe von GPS-Koordination für digitale Navigationssysteme angesehen. Dies mag allerdings auch daran liegen, dass Radfahrer an Radwegen befragt wurden, für die auf Grund der Ausschilderung und der Eindeutigkeit der Wegeführung nicht unbedingt Navigationssysteme notwendig sind. Im Bereich von anderen radtouristischen Angeboten, etwa Mountain-Bike-Routen oder weniger gut beschilderten Routen, können solche Informationen sicherlich höhere Bedeutung erlangen.

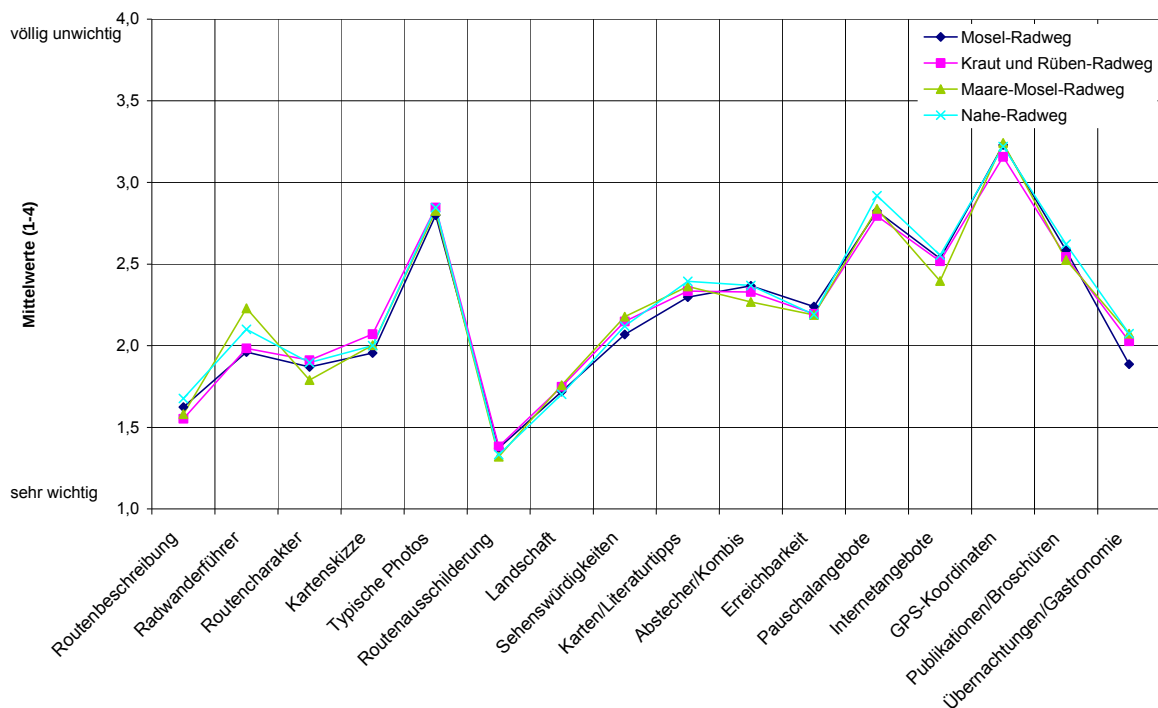
Abb. 76: Wichtigkeit von Informationen

Quelle: ETI 2007; n = 2.027 (schriftliche Befragung)

Die Bedeutung der abgefragten Elemente variiert nur sehr gering in Abhängigkeit von den einzelnen Radwegen (vgl. Abb. 77). Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Relevanz der einzelnen Informationsangebote generell in den dargestellten Abstufungen für radtouristische Angebote gilt.

Kleinere Unterschiede zeigen sich nur bei den Radwanderführern, die am Maare-Mosel-Radweg als etwas weniger wichtig angesehen werden. Dies hängt sicher auch mit der Kürze des Radweges zusammen, für die nicht unbedingt ein detaillierter Radwanderführer notwendig ist. Dafür ist von den Nutzern dieses Radweges das Thema „Rutencharakteristik“ etwas höher bewertet worden. Dies kann wiederum mit der besonderen Topographie des Weges zusammenhängen und sicher auch mit dem Image der Eifel als eher hügeliges Mittelgebirge.

Informationen über Übernachtungs- und Gastronomieangebote sind beim Mosel-Radweg stärker gefragt, was wiederum mit der Streckenlänge in Zusammenhang steht, die mehrere Übernachtungen sowie eine häufigere Verpflegung in der Gastronomie erforderlich macht.

Abb. 77: Wichtigkeit von Informationen – differenziert nach Radwegen

Quelle: ETI 2007; n = 2.120 (schriftliche Befragung)

Insgesamt wurden 16 verschiedene Informationsmöglichkeiten abgefragt. Dabei kann vermutet werden, dass die abgefragten Elemente durchaus Überschneidungsbereiche aufweisen und dass somit hinter diesen Elementen einige wenige zentrale Faktoren stehen, auf die sich diese Informationsangebote reduzieren lassen. Für die praktische Arbeit im Bereich der Produktgestaltung und hier speziell der Gliederung von Informationsmaterialien ist die Kenntnis über die Zugehörigkeit bestimmter Informationen zu übergeordneten Informationsdimensionen von Bedeutung. Diese übergeordneten Dimensionen lassen sich nicht direkt aus der Beurteilung der einzelnen Informationsmöglichkeiten ableiten. Sie können aber mit Hilfe einer Faktorenanalyse der Daten herausgearbeitet werden.

Im Rahmen dieser Analyse konnten vier Faktoren identifiziert werden, zu denen die abgefragten Elemente zugeordnet werden können. Die Zuordnung ist in Tab. 26 dargestellt. Dabei werden jeweils die Items einem Faktor zugeordnet, welche in der Komponentenmatrix Werte von annähernd 0,5 oder größer erreichen können.

Tab. 26: Komponentenmatrix der Faktorenanalyse¹⁹

	Komponente			
	1	2	3	4
Routenbeschreibung	,201	,682	-,067	,128
Radwanderführer	,168	,703	,016	1,73E-005
Routencharakter	,018	,589	,153	,103
Kartenskizze	-,021	,554	,185	,193
Typische Photos	,352	,375	,410	-,264
Routenausschilderung	-,083	,155	-,093	,758
Landschaft	-,101	,045	,712	,016
Sehenswürdigkeiten	,126	,100	,733	-,049
Karten/Literaturtipps	,239	,100	,618	,176
Abstecher/Kombis	,459	,090	,259	,230
Erreichbarkeit	,477	,025	,178	,340
Pauschalangebote	,684	,199	,085	-,040
Internetangebote	,506	,064	-,074	,367
GPS-Koordinaten	,722	,111	-,025	-,151
Publikationen/Broschüren	,415	-,040	,201	,425
Übernachtungen/Gastronomie	,137	,247	,090	,533

Quelle: ETI 2007

Faktor 1: Informationen zu Zusatzangeboten rund um den Radweg. Hierin sind Informationen über Pauschalangebote enthalten, aber auch Anfahrtsskizzen oder Internetangebote. Auch die GPS-Koordinaten für Navigationssysteme können diesen Zusatzangeboten zugeordnet werden und stellen somit keine zentralen Informationen dar.

Faktor 2: Orientierungsmaterial: Hierunter werden alle Möglichkeiten zusammengefasst, welche die Befahrung und Orientierung auf der Route unterstützen und erleichtern, also alle klassischen Angebote wie Karten, Radwanderführer etc.

Faktor 3: Kulturlandschaftliche Informationen, welche ein inhaltliches Verständnis für die durchfahrene Landschaft wecken, also Informationen zu z.B. Sehenswürdigkeiten oder weiterführende Literaturtipps.

¹⁹ Die erklärte Gesamtvarianz beträgt nur ca. 47%, was insgesamt auf eine eher schwache Lösung hindeutet bzw. darauf, dass die Lösung nicht vollständig ist und weiterhin wichtige Elemente nicht aufgenommen werden konnten. Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse. Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung. Die Rotation ist in 14 Iterationen konvergiert.

Faktor 4: Beschilderung: Hierunter ist vor allem die konkrete Ausschilderung vor Ort zu verstehen, die dem Radfahrer während der Tour erst eine Orientierung ermöglicht. Dieses Informationsangebot ist insgesamt als am wichtigsten anzusehen.

Diese vier Faktoren beschreiben verschiedene Gruppen von Informationen, die von den Radfahrern nachgefragt werden. Der geringe Anteil an erklärter Gesamtvarianz zeigt jedoch auch, dass in diesem Konstrukt noch verschiedene Informationsmöglichkeiten nicht dargestellt sind, die zum Informationsverhalten von Radreisenden zu zählen sind.

5.5 Gesichtspunkte für die konkrete Routenplanung

Informationen für die Planung von radtouristischen Angeboten liefern die Einschätzungen der Befragten hinsichtlich der Wichtigkeit verschiedener Eigenschaften bzw. Verhaltensweisen bezüglich einer Radtour. Hier wurden die Bedeutung konkreter Infrastruktureinrichtungen und deren Ausprägung für den Radtouristen abgefragt (vgl. Abb. 78). In diesem Frageblock wurden also nicht die Informationen über bestimmte Einrichtungen oder Angebote abgefragt, sondern die Bedeutung oder Wichtigkeit dieser Einrichtungen für den Radtouristen. Die einzelnen Elemente sollten wieder auf einer Skala von „sehr wichtig“ bis „völlig unwichtig“ bewertet werden.

Ähnlich wie bei den dargestellten Informationsangeboten sind für die Befragten alle Elemente, welche mit der Befahrbarkeit der Route in Verbindung stehen, von besonderer Bedeutung: Die Beschilderung der Route und die Wegequalität sind neben der landschaftlichen Attraktivität die zentralen Bestandteile, welche für den Radtouristen von hoher Wichtigkeit sind. Dies gilt auch noch für den Routenverlauf. Dabei ist unter „Beschilderung“ das grundsätzliche Vorhandensein eines Beschilderungssystems zu verstehen – unabhängig davon, ob sich der Radtourist auf einer ausgewiesenen Radroute oder einem einfachen Radweg befindet.

Ein weiterer Block von Elementen, deren Wichtigkeit jedoch schon ein wenig geringer beurteilt wird, sind die Möglichkeit einer Radtour auf ausgeschilderter Route und begleitende Infrastrukturen wie Gastronomie, Sehenswürdigkeiten und auch der Anschluss der Route an das ÖPNV-Netz. Mit „ausgeschilderter Route“ ist hier eine definierte Route wie z.B. der Mosel-Radweg oder Maare-Mosel-Radweg gemeint.

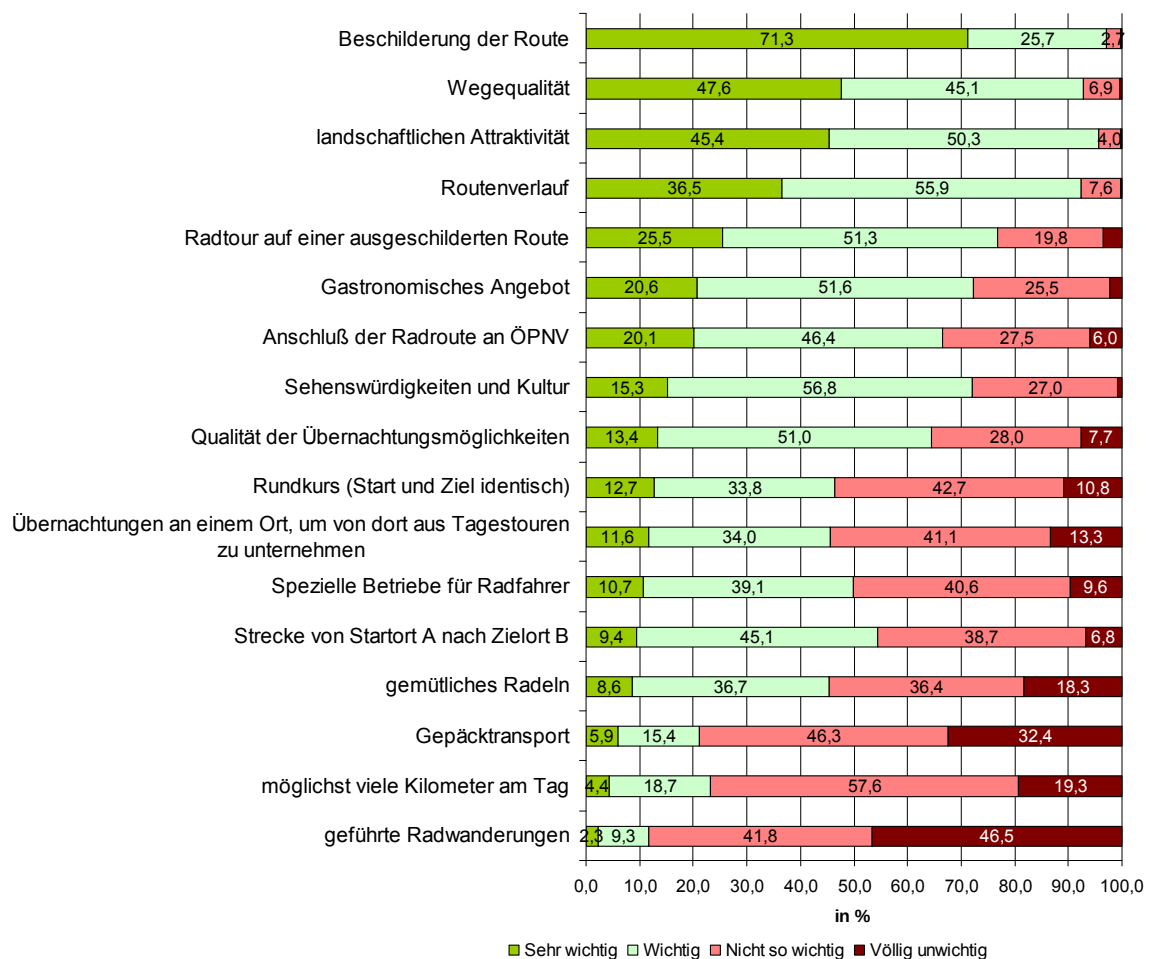
Ebenfalls von hoher Bedeutung ist noch die Qualität der Übernachtungsmöglichkeiten.

Ob Rundkurse oder nur streckenorientierte Radtouren möglich sind, ist für die befragten Radfahrer schon eher von nachrangiger Bedeutung.

Positiv wird auch das Vorhandensein von speziell auf Radfahrerbedürfnisse abgestimmte Betriebe gesehen, wenn gleich dies kein Entscheidungskriterium mehr für eine bestimmte Radroute sein dürfte.

Möglichkeiten des Gepäcktransportes sowie geführte Radwanderungen stehen hinsichtlich ihrer Wichtigkeit für die Radfahrer eher an hinterster Stelle.

Abb. 78: Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour

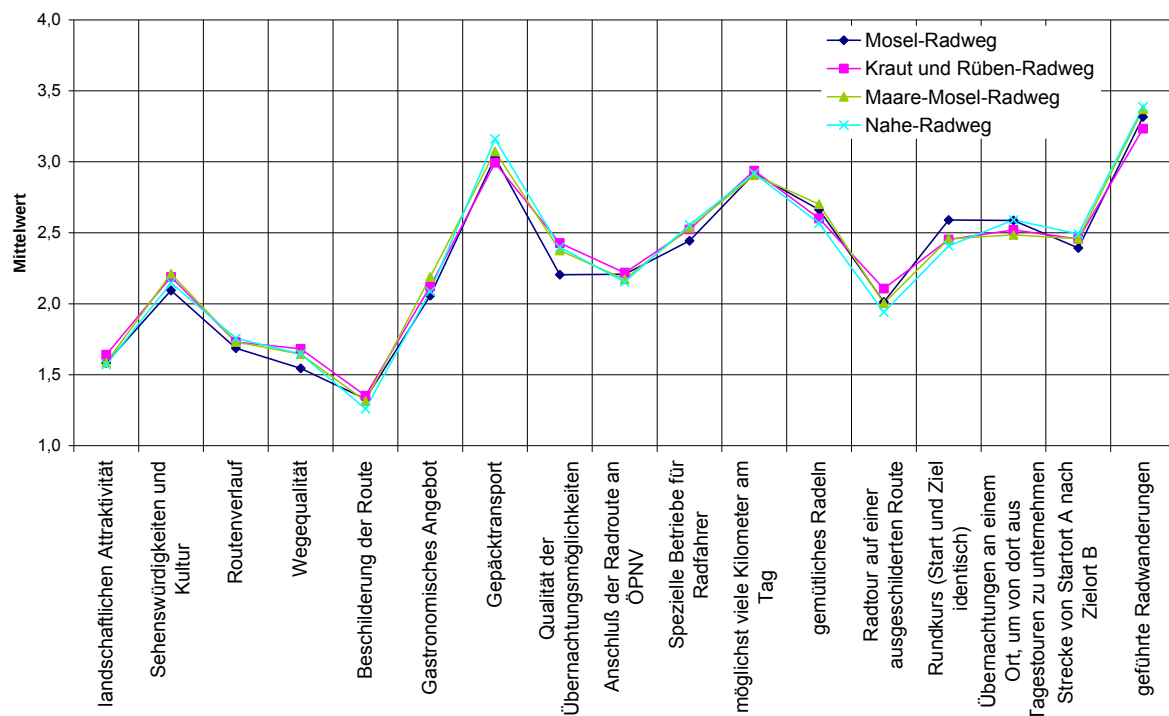


Quelle: ETI 2007; n = 2.001 (schriftliche Befragung)

Auch bezüglich der Wichtigkeit verschiedener Elemente für die Radtour zeigen sich keine Unterschiede zwischen den Nutzern der untersuchten Radwege (vgl. Abb. 79). Dies deutet ebenfalls daraufhin, dass zumindest bezogen auf die Fragestellung nach der Wichtigkeit verschiedener Elemente so gut wie keine Unterschiede zwischen den verschiedenen Nutzern vorhanden sind und sie diesbezüglich eine relativ homogene Gruppe darstellen.

Kleinere Unterschiede lassen sich nur hinsichtlich der Qualität der Unterkünfte bei den Nutzern des Mosel-Radweges feststellen, was sich wiederum durch die Länge des Weges erklärt, die mehrere Übernachtungen notwendig macht.

Abb. 79: Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour
(1 = sehr wichtig; 4 = unwichtig)



Quelle: ETI 2007; n = 2.001 (schriftliche Befragung)

Entfernungen touristischer Infrastrukturen

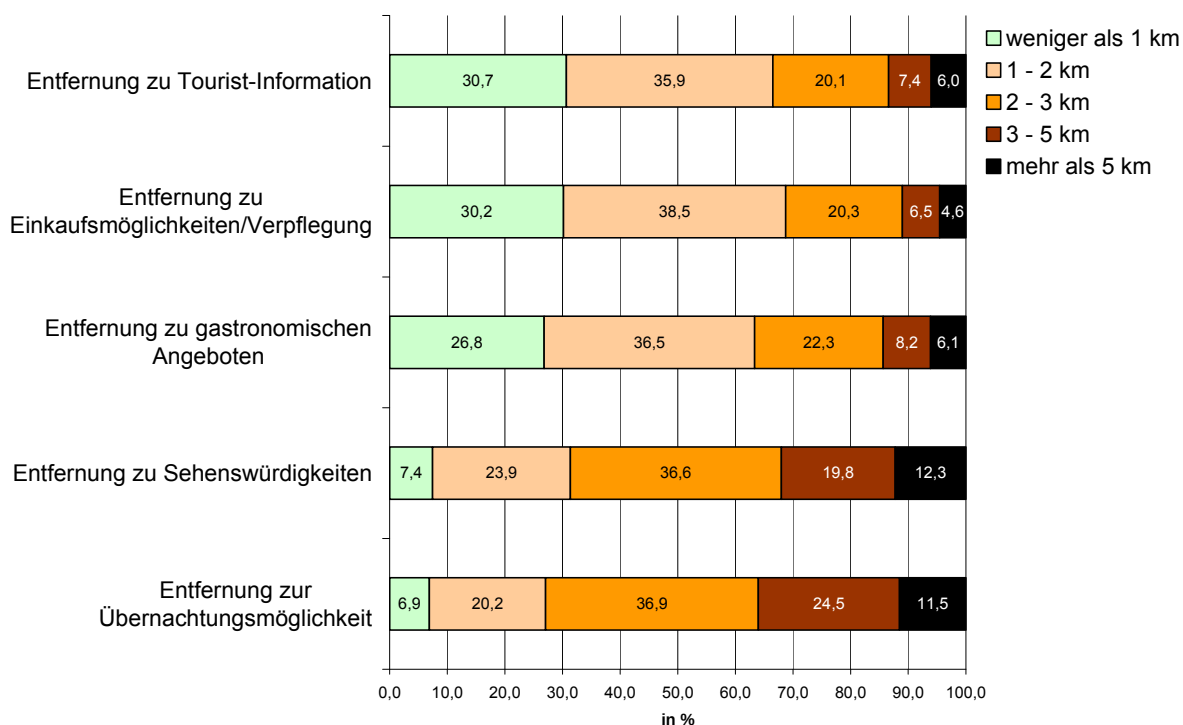
Für die Planung von radtouristischen Angeboten und insbesondere für die Planung der Routenführung radtouristischer Angebote ist das Wissen um die Entfernungstoleranz der Radreisenden bzw. der Radausflügler besonders wichtig. Im Rahmen der Befragung wurden die Gäste um eine Einschätzung gebeten, wie weit verschiedene

Infrastrukturen vom eigentlichen Radweg aus entfernt sein dürfen, damit diese noch bequem nutzbar sind (vgl. Abb. 80).

Hinsichtlich der für sie tolerierten Entfernung scheint eine Grenze bei rund drei Kilometern Entfernung vom Radweg vorhanden zu sein. Nur 5% bis 10% der Befragten würden auch noch weitere Entfernungen tolerieren.

Direkt am Weg liegen sollten vor allem gastronomische Angebote, Einkaufsmöglichkeiten sowie die Touristinformationen. Rund ein Drittel der Befragten würde hier Entfernungen über einen Kilometer schon als unbequem bezeichnen und nur ein Drittel der Befragten würde Entfernungen über 2 Kilometer noch akzeptieren. Diese Einrichtungen stellen die Grundversorgung der Radtouristen sicher – sowohl hinsichtlich Verpflegung als auch hinsichtlich Informationen.

Dagegen können Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten in etwas weiterer Entfernung von der Radroute verortet sein: Hier würden ein Drittel der Befragten auch Entfernungen von drei bis fünf Kilometern akzeptieren.

Abb. 80: Entfernungstoleranz

Quelle: ETI 2007; n = 1.959 (schriftliche Befragung)

Unterschiede zwischen den Radwegen lassen sich auch bei dieser Fragestellung nur insoweit feststellen, dass die Befragten am Mosel-Radweg tendenziell eher kürzere Entfernungen zwischen Radweg und Unterkunft tolerieren, als es bei den übrigen Radwegen der Fall ist. Dies hängt, wie schon weiter oben mehrmals dargestellt, mit der im Vergleich längeren Streckenführung zusammen, die mehrere Übernachtungen notwendig macht.

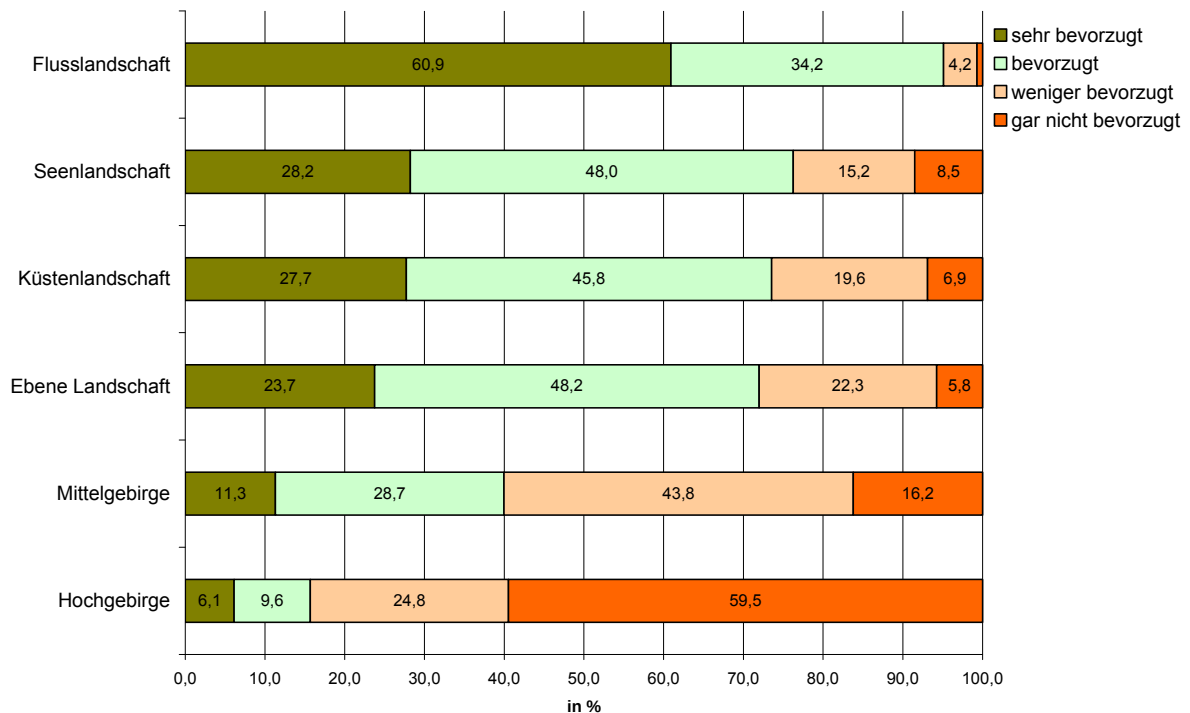
Geeignete Landschaftsformen

Radtouristische Angebote lassen sich in den verschiedensten Regionen finden. Trotzdem gibt es sicherlich Landschaftsformen, die sich besser für radtouristische Angebote eignen als andere. Auch die rheinland-pfälzischen Radwege liegen in unterschiedlichen Landschaften, was sich zum Teil auch in der Intensität ihrer Nutzung widerspiegelt.

Landschaftsformen, mit denen eher flache Topographien assoziiert werden, sind die eher bevorzugten Gebiete der befragten Radtouristen (vgl. Abb. 81). Insbesondere die Flusslandschaften werden hier von über 90% der Befragten als besonders geeignet

net angesehen – was nicht zuletzt auch an der Zusammensetzung der Stichprobe liegt, die ja auch Radfahrer entsprechender Radrouten umfasst hat.

Abb. 81: Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour



Quelle: ETI 2007; n = 1.901 (schriftliche Befragung)

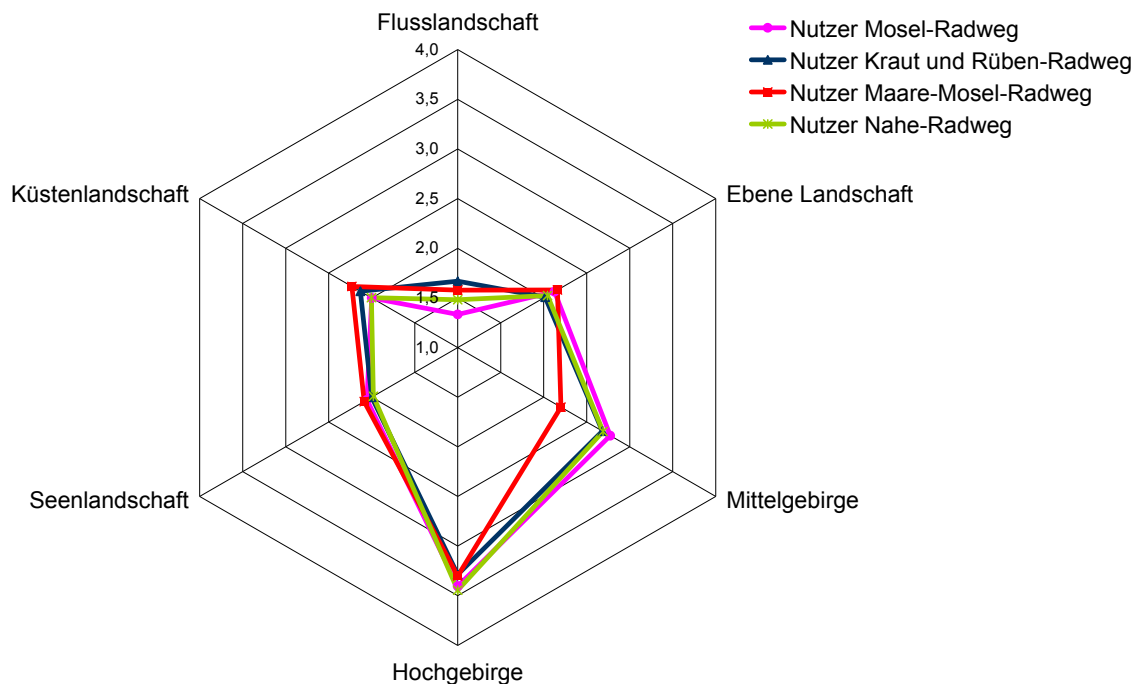
Am anderen Ende der Skala liegt das Hochgebirge; diese Landschaftsform bewerten nur rund 15% als bevorzugte Landschaftsform für eine Fahrradtour.

Etwas besser werden die Mittelgebirgsregionen bewertet, hier geben zumindest 40% der Befragten die Wertung „bevorzugt“ ab.

Seen- und Küstenlandschaften werden hinsichtlich ihrer Eignung gleich stark positiv bewertet.

Werden nur Nutzer des Maare-Mosel-Radweges betrachtet, so zeigen sich leichte Verschiebungen hinsichtlich dieser Einschätzungen, allerdings bleiben auch hier die Grundtendenzen ähnlich: Flache Landschaften werden auch von dieser Gruppe eher bevorzugt als augenscheinlich topographisch anspruchsvollere Regionen. Allerdings bewerten diese Personen Hochgebirgsregionen und vor allem Mittelgebirge als deutlich bevorzugter als es die übrigen Befragten tun.

Abb. 82: Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour
(1 = sehr bevorzugt; 4 = nicht bevorzugt)



Quelle: ETI 2007; n = 1.901 (schriftliche Befragung)

Insgesamt erscheinen somit die flacheren Landschaftsformen als grundsätzlich geeigneter für radtouristische Produkte – zumindest aus Sicht der Befragten. Allerdings zeigt das Beispiel Maare-Mosel-Radweg, dass durch entsprechende Streckenführung auch in anspruchsvollen Topographien radtouristische Angebote möglich sind. Hier wird sicherlich auch die Kommunikation des Angebotes eine wichtige Rolle spielen.

Hochgebirgslandschaften scheinen aber auf Grund der Wahrnehmung der Radfahrer eher nicht geeignet zu sein. Hier müssen schon im Rahmen des Marketings entsprechende Ängste und Befürchtungen der Radfahrer aufgegriffen und abgemildert werden. Dass aber auch im Hochgebirge radtouristische Angebote funktionieren, zeigt das Beispiel Veloland Schweiz.

6 Die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für Rheinland-Pfalz

Die Bestimmung der wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus für Rheinland-Pfalz ist ein wesentliches Ziel der hier vorgestellten Untersuchung. Dabei sollen sich die Aussagen diesbezüglich nicht nur auf die untersuchten Radwege beschränken, sondern es sollen die Effekte für das gesamte Bundesland abgeschätzt werden.

Die Berechnung der regionalwirtschaftlichen Effekte folgt dem im Kapitel 2 (Teil II) dargestellten Weg. Die Basis für die Berechnungen bilden die im Rahmen der Erhebung abgefragten Ausgabenwerte der Radtouristen für bestimmte Warengruppen bzw. Dienstleistungen und Aktivitäten. Diese Ausgabenwerte werden kombiniert mit den Hochrechnungen zum radtouristischen Volumen auf den untersuchten Radwegen. Daraus lassen sich die Bruttoumsätze der Radtouristen auf diesen Radwegen sowie die weiteren Wertschöpfungsstufen berechnen.

Etwas schwieriger gestaltet sich die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte auf der Landesebene. Die Grundlage hierfür bilden ebenfalls die im Rahmen der Erhebung ermittelten Ausgabenwerte. Für eine Übertragbarkeit auf gesamt Rheinland-Pfalz sprechen zwei wesentliche Gründe:

- ➔ Die hinreichend große Stichprobe von 2.226 Fragebögen (Selbstaussfüllerfragebogen)²⁰, so das für alle Ausgabenkategorien und für alle unterschiedlichen Nutzergruppen der untersuchten Radwege genügend große Fallzahlen zur Verfügung standen.
- ➔ Die Auswahl von unterschiedlichen Radrouten, welche verschiedene topographische Gegebenheiten widerspiegeln und somit einen guten Querschnitt durch das radtouristische Angebot im Land legen.

Etwas problematischer gestaltet sich die Datenlage bezüglich der Gesamtzahl der Radtouristen in Rheinland-Pfalz – vor allem im Hinblick auf die Abschätzung des tagestouristischen Volumens.

Basis für die Abschätzung der übernachtenden Gäste stellen die Daten der amtlichen Statistik sowie die Ergebnisse der Gästebefragung in Rheinland-Pfalz 2004, durchgeführt durch das ETI, dar (Fontanari et al. 2004).

²⁰ Die Berechnung der Ausgabenwerte soll auf Basis der Selbstaussfüllerfragebögen geschehen, da diese nach Ende der Radreisen bzw. Tagesausflüge ausgefüllt wurden und somit einen vollständigen Überblick über die Ausgabenstruktur geben können.

Die Abschätzung der radtouristischen Tagesreisen geschieht auf Basis der DWIF-Studie zu den Tagesreisen der Deutschen (vgl. Maschke 2005).

Auf Grund der unterschiedlichen Methoden und Datengrundlagen sowie der immer wieder auftretenden Unschärfen hinsichtlich der Definition von Radtouristen können bezogen auf die Wertschöpfung des Radtourismus in Rheinland-Pfalz insgesamt nur Spannweiten angegeben werden. Über die zu beachtenden methodischen Besonderheiten wird im Text an den entsprechenden Stellen hingewiesen.

Gemessen werden die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz an den gesamten wirtschaftlichen Effekten des Tourismus für das Bundesland.

Vor der Berechnung der Ausgabenwerte muss allerdings überprüft werden, ob der Rücklauf auch die Anteile der Radtouristen auf den einzelnen Radwegen widerspiegelt, die im Rahmen der Hochrechnung der Radtouristen auf den untersuchten Radrouten ermittelt wurden. Evtl. auftretende Verzerrungen könnten dann mit Hilfe von Gewichtungsfaktoren ausgeglichen werden, welche die Anteile der untersuchten Radrouten im Rahmen der Befragung an die Anteile der Radrouten im Rahmen der Radverkehrszählung anpassen.

Wie in Tab. 27 dargestellt, entspricht die Rücklaufquote bezogen auf die einzelnen untersuchten Radwege ungefähr ihren Anteilen am geschätzten radtouristischen Volumen. Die mittlere Abweichung des Rücklaufs von den Anteilen am radtouristischen Volumen beträgt über alle untersuchten Radwege hinweg nur 4%²¹.

Tab. 27: Vergleich radtouristisches Aufkommen mit Rücklaufquote des Selbstausfüllerfragebogens

	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg	gesamt
Schätzung Radverkehrsaufkommen auf...					
Radfahrer	408.775	147.130	69.274	152.204	777.383
in %	52,58	18,93	8,91	19,58	100,00
Rücklauf Selbstausfüllerfragebogen					
absolut	1.106	323	348	368	2.145
in %	51,56	15,06	16,22	17,16	100,00

Quelle: ETI 2007

Nur der Maare-Mosel-Radweg weist bezogen auf den Rücklauf einen um rund 7% erhöhten Anteil auf. Auf Grund dieses größeren Unterschiedes zwischen geschätz-

²¹ Betrachtet werden nur die Absolutwerte, da die mittlere Abweichung sonst 0 ergeben und somit keine Bewertung zulassen würde.

tem radtouristischem Aufkommen und dem Anteil des Maare-Mosel-Radweges in der erzielten Stichprobe wird ein Gewichtungsfaktor berechnet, der den Anteil dieses Radweges in der Stichprobe an den geschätzten Wert im Rahmen der Hochrechnung des Radverkehrsvolumens anpasst. Dieser Gewichtungsfaktor G wird nach folgendem Prinzip berechnet:

$$G = \frac{(\text{Radwegenutzer}_{\text{gesch.}} * 100 / \text{Radtouristen}_{\text{gesch.}})}{(\text{Radwegenutzer}_{\text{emp.}} * 100 / \text{Radtouristen}_{\text{emp.}})}$$

Dabei bedeuten:

- G = Gewichtungsfaktor
- $\text{Radwegenutzer}_{\text{gesch.}}$ = Geschätzter Wert der Radtouristen auf dem jeweiligen Radweg auf Basis der dargestellten Hochrechnung.
- $\text{Radtouristen}_{\text{gesch.}}$ = Geschätzter Wert der Radtouristen auf allen vier untersuchten Radwegen insgesamt.
- $\text{Radwegenutzer}_{\text{emp.}}$ = Rücklauf (Anzahl) an Selbstausfüllerfragebögen auf den jeweiligen Radrouten.
- $\text{Radtouristen}_{\text{emp.}}$ = Rücklaufquote der Selbstausfüllerfragebögen insgesamt (alle Radrouten).

Somit ergeben sich die folgenden Gewichtungsfaktoren:

Mosel-Radweg:

$$G = \frac{(408775 * 100 / 777383)}{(1106 * 100 / 2145)} = 1,02$$

Kraut und Rüben-Radweg:

$$G = \frac{(147130 * 100 / 777383)}{(323 * 100 / 2145)} = 1,26$$

Maare-Mosel-Radweg:

$$G = \frac{(69274 * 100 / 777383)}{(348 * 100 / 2145)} = 0,55$$

Nahe-Radweg:

$$G = \frac{(152204 * 100 / 777383)}{(368 * 100 / 2145)} = 1,14$$

Der Einfluss dieser Gewichtungsfaktoren auf die erzielten Ergebnisse soll bezogen auf die Ausgabenstruktur pro Tag und Person auf allen untersuchten Radwegen

dargestellt werden (vgl. Tab. 28). In diesem Zusammenhang wurde auch die Fehlertoleranz bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 10% berechnet²².

Tab. 28: Einfluss des Gewichtungsfaktors auf die Ausgabenstruktur pro Tag und Person (alle Radwege)

	alle Radtouristen (in %)		Differenz	Fehlertoleranz in % (Irrtumswahrscheinlichkeit 10%)
	gewichtet	ungewichtet		
Kein Geld ausgegeben	8,43%	8,02%	-0,41%	1,4
bis weniger als 25 €	34,53%	34,45%	-0,08%	2,4
bis weniger als 50 €	25,64%	26,39%	0,75%	2,2
50 € bis weniger als 100 €	19,10%	18,97%	-0,13%	2,0
100 € bis weniger als 200 €	10,12%	10,02%	-0,09%	1,5
200 € und mehr	2,18%	2,14%	-0,04%	0,7

Quelle: ETI 2007, eigene Berechnung

Die Differenzen zwischen gewichteten und ungewichteten Daten liegen in allen Fällen deutlich unter den entsprechenden Werten der jeweiligen Fehlertoleranz. Eine wesentliche Verbesserung der Ergebnisse durch eine Gewichtung ist somit nicht zu erwarten, so dass auf eine Gewichtung der Daten im Folgenden verzichtet wird.

6.1 Die Ausgaben der Radtouristen

Die Basis für die Ausweisung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz bildet die Erhebung der Ausgaben der Radtouristen. Die Problematik der Erhebung dieser Ausgaben sowie die notwendige Kombination von persönlicher und schriftlicher Befragung wurden in Kapitel 2 (Teil II) ausführlich dargestellt.

Die Ausgaben sollten für alle mitgereisten Personen insgesamt angegeben werden. Die Anzahl der Personen, für welche die Ausgaben getätigt wurden, wurde ebenfalls

²² Dies bedeutet, dass mit einer Wahrscheinlichkeit von 90% die erzielten Werte in einem Bereich liegen, der um den jeweiligen Fehlertoleranzwert nach oben oder unten abweicht.

erfasst. Über diese Angaben sowie die Reisedauer lassen sich dann Pro-Kopf-Ausgaben und Tagesausgaben berechnen (vgl. Tab. 29).

Werden alle Befragten zusammen betrachtet, die auf den vier Radwegen befragt wurden, ergibt sich ein Gesamtausgabenvolumen pro Reise für alle mitgereisten Personen von ca. 360 €. Dieser Wert umfasst sowohl Tages- als auch Mehrtagestouristen als auch die Personen, die aus nicht primär touristischen Gründen auf den Wegen unterwegs sind. Werden die Ausgaben pro Person betrachtet, ergibt sich ein Wert von ca. 160 € insgesamt und ein Wert von ca. 50 € pro Person und Tag.

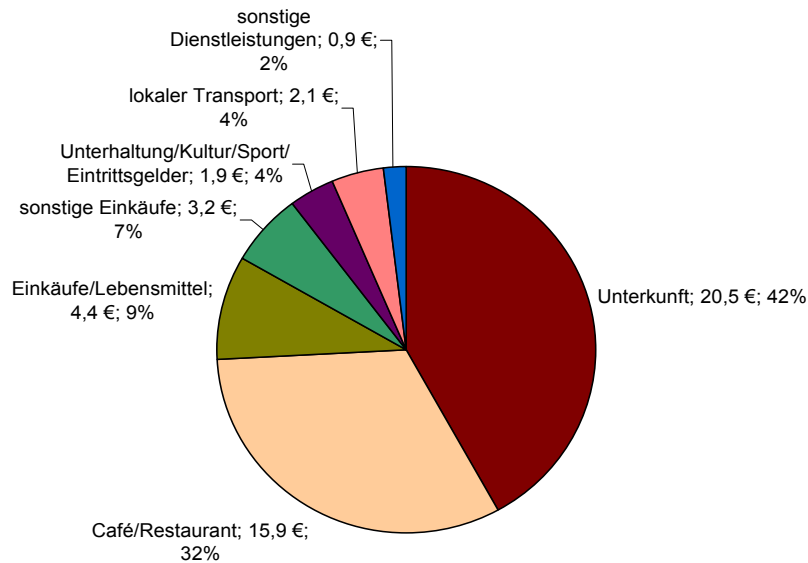
Tab. 29: Durchschnittliche Ausgaben für alle Radfahrer

Angaben in EURO		insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
Gesamtausgaben ganze Reise	Mittelwert	356,1	435,2	235,9	346,3	232,9
Gesamtausgaben ganze Reise pro Person	Mittelwert	160,1	203,5	104,2	128,7	108,2
Gesamtausgaben ganze Reise pro Person und pro Tag	Mittelwert	48,9	48,6	58,5	46,5	43,9

Quelle: ETI 2007; n = 2.145 (schriftliche Befragung)

Dabei unterscheiden sich die Ausgaben pro Ausgabenart natürlich erheblich, wie in Abb. 83 dargestellt. Die größten Anteile der Ausgaben entfallen – etwa zu gleich großen Teilen – auf die Bereiche „Unterkunft“ sowie auf die Inanspruchnahme des gastronomischen Angebotes. Einkäufe/Lebensmittel stellen mit etwa 10% ebenfalls noch einen wichtigen Faktor dar, die übrigen Ausgabenarten verlieren in der Gesamtbetrachtung dann schon an Bedeutung. Auch der Bereich lokaler Transport kann nur einen Anteil von 4% erzielen. Dies hängt damit zusammen, dass die Radfahrer fast ausschließlich ihre Fahrten vor Ort mit dem Rad durchführen und nur selten auf andere Verkehrsmittel ausweichen, etwa um schwierige Passagen zu überbrücken oder um an weiter entfernte Ausgangspunkte bei Tagesausflügen zu gelangen.

Abb. 83: Verteilung der Tagesausgaben pro Person auf verschiedene Ausgabenarten (absolut und anteilmäßig)



Quelle: ETI 2007

Werden die Gäste unterschieden in touristische Tages- und Übernachtungsgäste sowie in nicht touristisch motivierte Radfahrer, zeigen sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Ausgabenstruktur (vgl. Tab. 30). Übernachtungsgäste insgesamt, also auch Personen, welche von einer stationären Unterkunft aus sternförmige Radtouren unternehmen, geben im Durchschnitt für die gesamte Radreise für alle Personen rund 500 € aus (500,1 €). Tagesgäste dagegen nur ca. 41 € (40,7 €). Werden diese Werte auf die mitgereisten Personen umgelegt, also pro Person betrachtet, ergeben sich schon deutlich niedrigere Werte: 221 € für die Übernachtungsgäste und ca. 22 € für die Tagesgäste.

Pro Person und Tag betrachtet sinken diese Werte noch einmal deutlich ab und erreichen für die Übernachtungsgäste einen Wert von etwas über 60 € pro Person und Tag.

Tab. 30: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen

Nutzergruppen zusammengefasst Angaben in EURO (Mittelwerte)	Gesamtausgaben ganze Reise	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person und pro Tag
Übernachtungsgäste	500,07	221,92	61,95
Tagesgäste	40,72	22,16	

Quelle: ETI 2007; n = 2.145 (schriftliche Befragung)

Werden die Nutzergruppen im Detail betrachtet, zeigen sich noch einmal deutlichere Unterschiede zwischen den Gruppen: Vor allem die Tagesauflügler von stationären Unterkünften haben mit ca. 96 € die höchsten Tagesausgaben pro Kopf. Dies hängt mit den Ausgaben für die gewählte Unterkunft zusammen, die bei dieser Personen-Gruppe preislich deutlich höher liegen als bei den Mehrtagesradfahrern, die täglich die Unterkunft wechseln müssen (vgl. Abb. 85).

Auch die Radausflügler aus weniger touristischen Motiven heraus, also Personen, die z.B. gezielt in eine gastronomische Lokalität fahren, zeigen mit Tagesausgaben von ca. 27 € pro Person deutlich höhere Ausgaben, als Radfahrer, die primär aus radtouristischen Motiven heraus unterwegs sind.

Tab. 31: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen

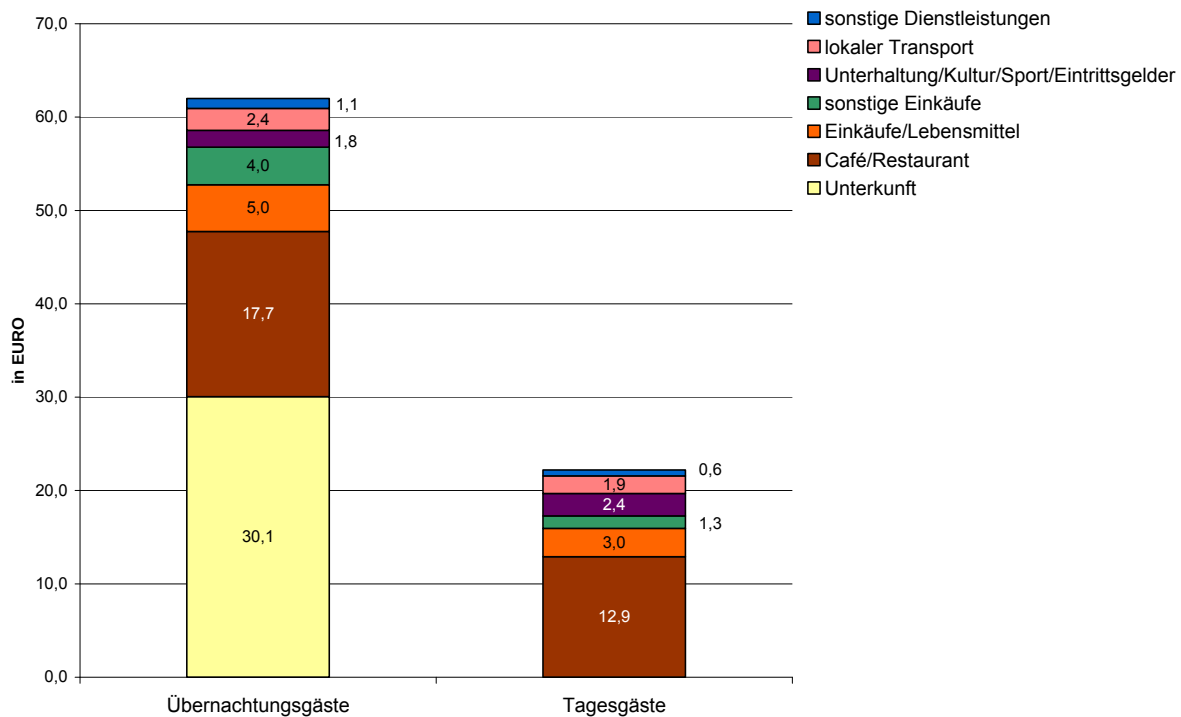
Nutzergruppen der Radwege Angaben in EURO (Mittelwerte)	Gesamtausgaben ganze Reise	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person und pro Tag
Mehrtages-(Rad-)touristen	541,11	240,43	43,17
Tagesausflug (Rad)	40,56	20,06	20,06
sonstige, nicht touristisch motiviert	41,10	26,93	26,93
Tagesausflüge von stationären Übernachtungsgästen	425,36	188,23	96,13
k.A., nicht zuordbar	362,67	165,60	37,58

Quelle: ETI 2007

Werden die Ausgabewerte bezogen auf die einzelnen Ausgabenarten betrachtet, zeigen sich bei allen Gruppen deutliche Schwerpunkte (vgl. Abb. 84):

Bei den Übernachtungsgästen insgesamt entfallen die meisten Ausgaben pro Person und Tag natürlich auf die Unterkunft (30 €), aber auch auf den Besuch von Cafés und Restaurants (18 €). Ein weiterer, etwas geringerer Anteil, entfällt auf die sonstigen Einkäufe bzw. den Lebensmitteleinkauf (5 €). Die Tagesgäste geben dagegen fast 60% ihrer Ausgaben alleine schon für den Besuch von Cafés und Restaurants (13 €) aus, etwa 3 € werden dagegen für Einkäufe und Lebensmittel aufgewendet. Absolut gesehen liegen die Ausgaben der Tagesgäste bezogen auf die vergleichbaren Kategorien jedoch auf einem niedrigeren Niveau.

Abb. 84: Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (pro Tag und Person nach Nutzergruppen)



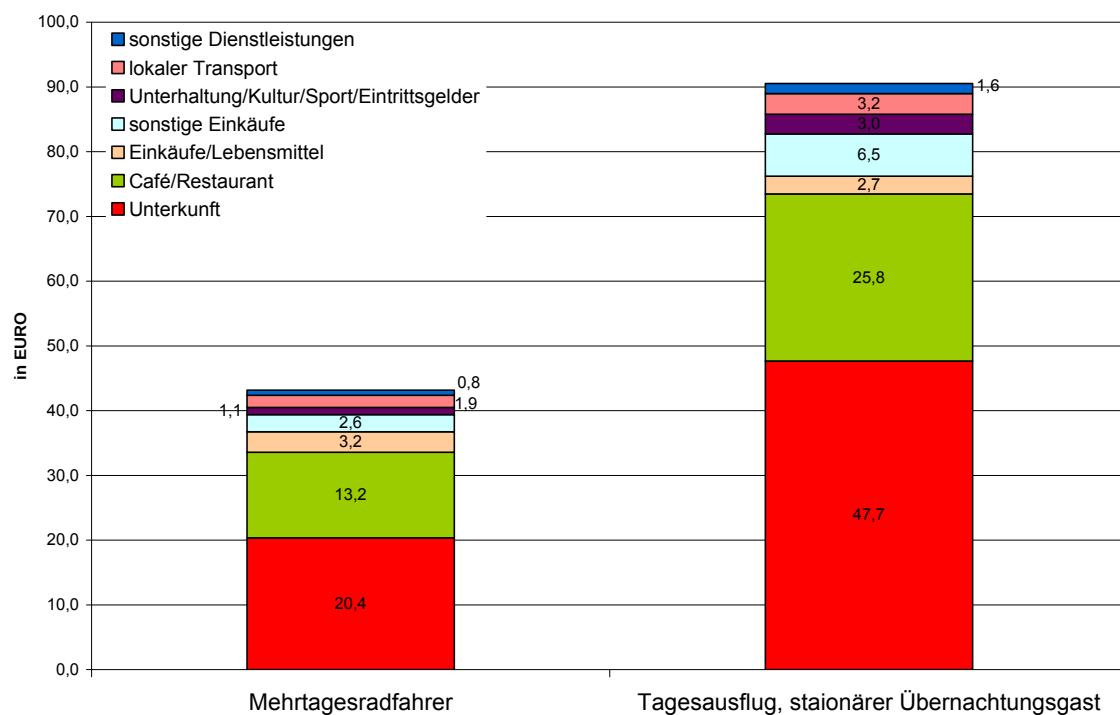
Quelle: ETI 2007; n = 2.145 (schriftliche Befragung)

Prozentual gesehen geben die Übernachtungsgäste rund 50% ihrer Ausgaben pro Tag und Person für Unterkünfte aus, ca. 30% entfallen auf den Besuch von Cafés und Restaurants. Bei den Tagesgästen entfallen dagegen rund 60% auf den Besuch von Restaurants und Cafés, 14% auf den Einkauf bzw. Lebensmitteleinkauf und 11% auf Eintritte für Unterhaltung, Kultur oder Sport.

Die Ausgabenstruktur der Mehrtagesgäste unterscheidet sich vor allem im Bereich der Ausgaben für die Unterkunft (vgl. Abb. 85): Mehrtagesradfahrer mit wechselnden

Unterkünften, die in der Regel streckenorientierte Radreisen unternehmen, wenden im Durchschnitt nur ca. 20 € pro Person und Tag für die Unterkunft auf. Die Mehrtagesgäste, die Radausflüge von stationären Unterkünften aus unternehmen, also der radtouristische sekundäre Ausflugsverkehr, wenden dagegen ca. 48 € pro Person und Tag für ihre Unterkunft auf. Ebenfalls deutlich höher liegen die Ausgaben für Cafés oder Restaurant: Mit ca. 26 € sind sie deutlich höher als die der Mehrtagesgäste mit ca. 13 € pro Person und Tag.

Abb. 85: Ausgabenstruktur der Übernachtungsgäste



Quelle: ETI 2007; n = 1.366 (schriftliche Befragung)

Diese Verteilung deutet darauf hin, dass diese Tagesausflügler von stationären Unterkünften aus i.d.R. höherpreisige und damit auch qualitativ höherwertige Unterkünfte in Anspruch nehmen und von daher hinsichtlich der Wertschöpfung eigentlich die interessanteste Zielgruppe darstellen.

Bezogen auf die einzelnen Radwege lassen sich größere Unterschiede feststellen, die auch mit der gesamten touristischen Struktur der befahrenen Regionen zu erklären sind (vgl. Tab. 32). Der Mosel-Radweg zeigt im Vergleich mit den übrigen Wegen eher unterdurchschnittliche Werte, vor allem bei den Übernachtungsgästen. Dies ist

zum einen auf deutlich geringere Ausgaben im Bereich der Unterkünfte zurückzuführen, aber auch z.T. auf geringere Ausgabewerte bei den Cafés und Restaurants. Hier scheint das Augenmerk der Befragten anscheinend eher auf dem Thema Radfahren zu liegen, weitere touristische Angebote werden anscheinend weniger in Anspruch genommen. Auch scheinen hier günstigere Unterkunftsformen häufiger nachgefragt zu werden, wie z.B. Camping, dessen Nutzung am Mosel-Radweg am höchsten ist.

Tab. 32: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen

Durchschnittliche Ausgaben Übernachtungsgäste zusammengefasst					
	insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag	in €	in €	in €	in €	in €
insgesamt	62,0	55,1	92,0	65,6	69,4
Unterkunft	30,1	26,1	45,5	32,9	34,5
Café/Restaurant	17,7	16,4	24,8	17,7	18,5
Einkäufe/Lebensmittel	5,0	4,6	7,6	4,8	5,6
sonstige Einkäufe	4,0	3,5	6,9	4,8	3,8
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	1,8	1,4	2,8	1,8	2,9
lokaler Transport	2,4	2,1	3,0	2,7	2,8
sonstige Dienstleistungen	1,1	1,0	1,3	1,0	1,3
Durchschnittliche Ausgaben Tagesgäste zusammengefasst					
	insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag	in €	in €	in €	in €	in €
insgesamt	22,2	19,2	34,4	18,4	18,0
Unterkunft	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Café/Restaurant	12,9	13,8	17,5	9,5	10,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,0	1,9	4,6	3,4	2,7
sonstige Einkäufe	1,3	1,1	2,0	1,2	1,2
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	2,4	0,5	8,3	0,6	0,8
lokaler Transport	1,9	1,5	1,7	2,8	1,8
sonstige Dienstleistungen	0,6	0,4	0,4	0,9	0,9

Quelle: ETI 2007; n = 2.145 (schriftliche Befragung)

Die höchsten Ausgabewerte lassen sich sowohl bei den Übernachtungsgästen als auch bei den Tagesgästen am Kraut und Rüben-Radweg feststellen. Übernachtungsgäste geben hier ca. 90 € pro Person und Tag aus, Tagesgäste ca. 34 € pro Person.

Die bis hier dargestellten durchschnittlichen Ausgabewerte stammen sowohl von touristischen als auch nicht touristischen Nutzern. Sie haben somit das Ausgabenverhalten aller Nutzer der Radwege beschrieben. Vor dem Hintergrund, dass die

Wertschöpfung durch die Nutzung der Radwege insgesamt beschrieben werden soll, ist die Darstellung der zusammengefassten Nutzerdaten durchaus sinnvoll. Soll nur der radtouristische Anteil dargestellt werden, ist eine Ausweisung der nicht-touristisch motivierten Ausgaben notwendig. Auf Grund der Befragungsergebnisse lässt sich auch eine Zuordnung der Radfahrer zu touristischen und nicht-touristisch motivierten Radfahrern vornehmen. Werden die nicht-touristisch motivierten Radfahrer und die Personen, die sich nicht eindeutig touristischen Motiven zuordnen lassen, zusammengefasst, entfallen rund 24% der Radfahrer auf nicht-touristische Motivationen (vgl. Tab. 33). Hierunter ist auch der im Sinne der Definition von Radtourismus und des Distanzkonzeptes von EUROSTAT (vgl. S. 26) zu fassende freizeitbezogene Ausflugsverkehr im wohnungsnahen Umfeld zu zählen. Den höchsten Anteil erreicht dieser nicht-touristisch motivierte Radverkehr am Kraut und Rüben-Radweg.

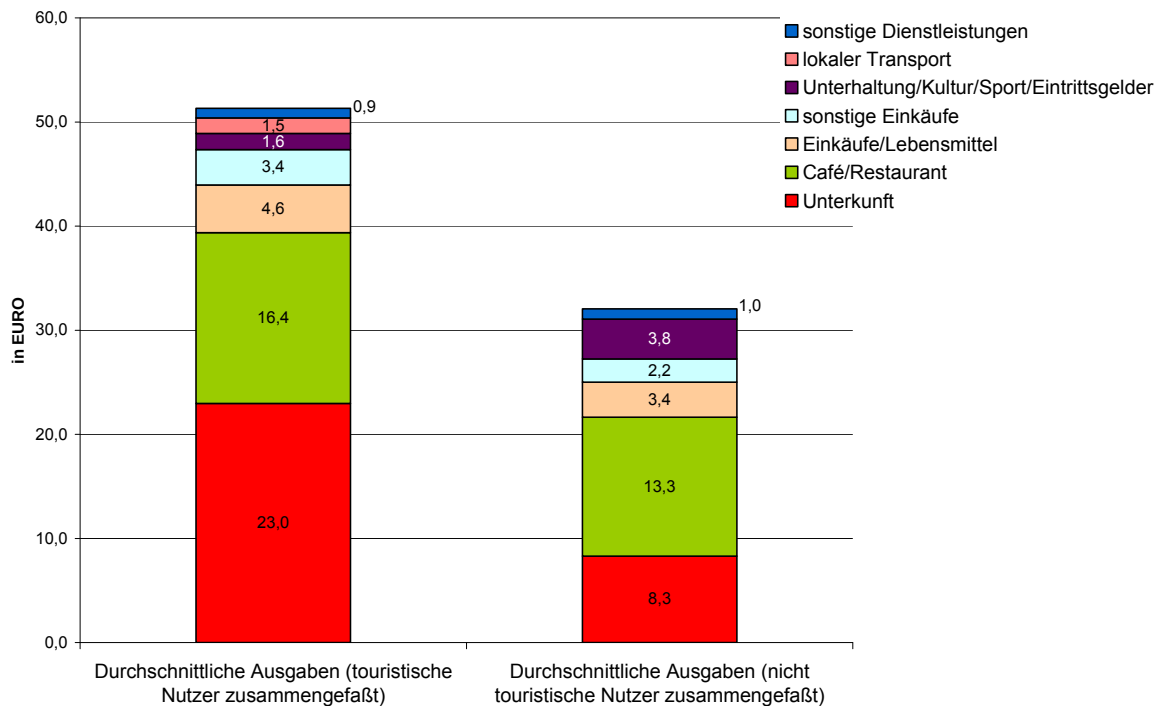
Tab. 33: Touristischer und nicht-touristischer Radverkehr

	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
	Anzahl Radfahrer			
Touristische Nutzer	351.225	82.068	53.310	108.149
nicht touristische Nutzer	57.550	65.062	15.964	44.055
	408.775	147.130	69.274	152.204
	in Prozent			
Touristische Nutzer	85,9	55,8	77,0	71,1
nicht touristische Nutzer	14,1	44,2	23,0	28,9

Quelle: ETI 2007

Werden die durchschnittlichen Ausgaben betrachtet, so zeigen sich natürlich deutliche Unterschiede in der Ausgabenstruktur: Die durchschnittlichen Tagesausgaben sowohl der Tages- als auch Mehrtagesgäste pro Person sind bei den touristisch motivierten Radfahrern mit ca. 52 EURO deutlich höher als die der nicht-touristisch motivierten Nutzer (ca. 34 EURO; vgl. Abb. 86). Die größten Unterschiede ergeben sich vor allem im Bereich der Ausgaben für Unterkünfte, hier geben die touristisch motivierten Radfahrer fast den dreifachen Betrag aus. Ursache hierfür ist vor allem der äußerst geringe Anteil von nicht-touristisch motivierten Radfahrern, die übernachtet haben²³. Weiterhin haben die touristisch motivierten Radfahrer höhere Ausgaben im Bereich Besuch von Cafés und Restaurants.

²³ i.d.R. Personen, die z.B. Verwandte/Bekannte besucht haben und das Gastgewerbe in Anspruch genommen haben, allerdings keine touristische Motivation zum Besuch der Region angegeben haben.

Abb. 86: Ausgabenstruktur touristisch und nicht-touristisch motivierter Radfahrer

Quelle: ETI 2007

Deutliche Unterschiede zeigen sich vor allem in der Gruppe der nicht-touristisch motivierten Nutzer, wenn hinsichtlich der Radwege differenziert wird (vgl. Tab. 34). Vor allem im Bereich des Kraut und Rüben-Radweges zeigen diese Personen ein deutlich höheres Ausgabenniveau im Bereich der Gastronomie, als auf den anderen untersuchten Radwegen. Die kann auch ein Indiz für die primäre Motivation dieser Radfahrer an dem Radweg sein, Gaststätten im Rahmen einer kurzen Radtour vom Wohnort aus zu besuchen. Hierfür spricht auch der höhere Besitz mit gastronomischen Betrieben am Kraut und Rüben-Radweg. Gleiches gilt auch für den Bereich der Eintrittsgelder für Angebote im Bereich Unterhaltung, Kultur und/oder Sport. Diese hohen Ausgabenwerte bei der Gruppe der nicht-touristisch motivierten Radfahrer zeigen auch, dass der Kraut und Rüben-Radweg von der lokalen Bevölkerung als Angebot im alltäglichen Radverkehr genutzt wird.

Tab. 34: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen

	insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut- und Rüben-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Nahe-Radweg
touristische Nutzer (in EURO)					
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag					
insgesamt	52,1	50,8	64,9	50,6	48,7
Unterkunft	23,0	22,7	28,0	22,2	21,0
Café/Restaurant	16,4	16,4	19,6	15,3	15,0
Einkäufe/Lebensmittel	4,6	4,2	7,0	4,4	4,2
sonstige Einkäufe	3,4	3,2	5,0	3,5	2,7
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	1,6	1,3	2,2	1,4	2,1
lokaler Transport	2,3	2,0	2,2	2,9	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1
nicht touristische Nutzer (in EURO)					
insgesamt	33,6	29,6	45,7	26,2	28,7
Unterkunft	8,3	12,7	6,3	6,9	6,0
Café/Restaurant	13,3	9,2	20,2	9,1	13,2
Einkäufe/Lebensmittel	3,4	2,5	3,5	3,7	4,2
sonstige Einkäufe	2,2	2,3	2,1	2,9	1,9
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	3,8	0,8	10,7	1,0	1,2
lokaler Transport	1,5	1,4	1,8	1,5	1,2
sonstige Dienstleistungen	1,0	0,7	1,1	1,2	1,0

Quelle: ETI 2007

6.2 Vergleich mit anderen Regionen und dem Tourismus allgemein

Die erhobenen Ausgabenwerte müssen vor der weiteren Berechnung der wirtschaftlichen Effekte hinsichtlich ihrer Höhe eingeordnet und auf Plausibilität überprüft werden. Dies soll im Rahmen eines Vergleichs mit anderen Studien geschehen, in denen entsprechende Ausgabenwerte erhoben wurden. Vergleichsgrundlagen stellen vor allem die Daten des DWIF sowie der Evaluierungen zum Veloland Schweiz dar.

Der Vergleich der erhobenen durchschnittlichen Ausgabenwerte pro Tag und Person mit den vom DWIF (vgl. Harrer, Scherr 2002) erhobenen gesamttouristischen Tagesausgaben pro Person zeigt deutlich, dass die Radfahrer – und hier vor allem die Übernachtungsgäste – sich auf einem ähnlichen Ausgabenniveau bewegen, wie die übrigen Touristen. In bestimmten Kategorien liegen die Ausgaben der Radtouristen sogar deutlich über den Ausgabewerten der übrigen Gäste. Das Niveau der Gesamtausgaben liegt zwar unter dem der Touristen allgemein, dies hängt aber damit zusammen, dass Radtouristen in bestimmten Bereichen auf Grund ihrer besonderen Reiseform nur sehr geringe Ausgaben tätigen. Hiervon betroffen sind z.B. Eintrittsgelder für Unterhaltungs- oder Kulturveranstaltungen oder Ausgaben für Einkäufe oder Shopping. Also insgesamt Ausgaben für Tätigkeiten, die im Rahmen eines Radurlaubs nur sehr selten durchgeführt werden. Die Hauptaktivität der Radtouristen ist das Radfahren, so dass auf Grund der Befragungsergebnisse selten andere Tätigkeiten unternommen werden, die sich als ausgabenwirksam erweisen könnten.

Der durchschnittliche Übernachtungsgast in Rheinland-Pfalz gibt pro Tag insgesamt ca. 81 € aus (vgl. Harrer, Scherr 2002), die übernachtenden Radtouristen liegen mit ca. 62 € deutlich darunter (vgl. Tab. 35). Diese Differenz in den Gesamtwerten erklärt sich durch die Dominanz des Mosel-Radweges – bezogen auf dessen Gästezahlen – und der besonderen Gästestruktur auf diesem Radweg. Der Mosel-Radweg wird überwiegend von Mehrtagesgästen, deren Radurlaub im Durchschnitt ca. 6 Tage dauert, genutzt. Diese Personen unternehmen zum größten Teil streckenorientierte Radtouren, d.h. sie befahren den kompletten Radweg oder größere Teile dessen vom Start zum Ziel. Dabei werden die unterschiedlichsten Unterkunftsmöglichkeiten genutzt, was sich in einem niedrigeren Durchschnittswert bei den Ausgaben für die Unterkunftsmöglichkeiten niederschlägt.

In den übrigen Regionen, in denen die untersuchten Radwege liegen, befinden sich die Ausgabenwerte der Touristen insgesamt laut DWIF auf einem ähnlich hohen Niveau. Auf dem Kraut und Rüben-Radweg übersteigen die Ausgaben der übernachtenden Radtouristen die der Touristen allgemein sogar. Dies ist insgesamt auf die höheren Ausgaben für die Unterkünfte der Radtouristen zurückzuführen. Außerhalb des Mosel-Radweges konnte festgestellt werden, dass die Radtouristen auch häufig sternförmige Touren unternehmen, also von einer zentralen Unterkunft aus verschiedene Strecken abfahren. Diese Personen zeigen deutlich höhere Durchschnittswerte bei den Ausgaben für die Beherbergungsbetriebe – was auch auf die Inanspruchnahme von qualitativ höherwertigen Betrieben hindeutet.

Tab. 35: Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Übernachtungsgäste)

Übernachtungsgäste (Angaben in EURO)	Rheinland-Pfalz insgesamt		Mosel-Radweg		Kraut und Rüben-Radweg / Pfalz		Maare – Mosel – Radweg / Eifel		Nahe-Radweg Hunsrück/ Nahe	
	Radtouristen	DWIF Ü-Gäste	Radtouristen	DWIF Ü-Gäste	Radtouristen	DWIF Ü-Gäste	Radtouristen	DWIF Ü-Gäste	Radtouristen	DWIF Ü-Gäste
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag										
insgesamt	62,0	80,5	55,1	79,9	92,0	80,1	65,6	73,5	69,4	75,4
Unterkunft	30,1	27,3	26,1	25,2	45,5	29,5	32,9	24,4	34,5	22,0
Café/Restaurant	17,7	27,0	16,4	26,6	24,8	28,0	17,7	24,5	18,5	23,2
Einkäufe/Lebensmittel	5,0	7,2	4,6	6,8	7,6	6,7	4,8	5,8	5,6	6,3
sonstige Einkäufe	4,0	0,0	3,5	0,0	6,9	0,0	4,8	0,0	3,8	0,0
Unterhaltung/Kultur/Sport/ Eintrittsgelder	1,8	4,8	1,4	6,5	2,8	3,6	1,8	5,0	2,9	2,9
lokaler Transport	2,4	2,2	2,1	2,9	3,0	1,2	2,7	3,2	2,8	0,8
sonstige Dienstleistungen	1,1	12,0	1,0	11,9	1,3	11,1	1,0	10,6	1,3	20,2

Quelle: ETI 2007 und DWIF 2005

Somit scheinen die Radtouristen zwar insgesamt weniger auszugeben als Touristen allgemein. Allerdings liegen die Ausgaben in den Bereichen, welche die Radfahrer ebenfalls nutzen, durchaus auf einem vergleichbaren oder sogar höheren Niveau.

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Vergleich mit den Tagesgästen²⁴ (vgl. Tab. 36): Auch hier liegen die durchschnittlichen Ausgaben pro Person bei den Tagesgästen insgesamt höher (ca. 28 €, vgl. Maschke 2005) als bei den Radtouristen (ca. 20 €). Allerdings geht hier die Differenz auf „sonstige Einkäufe“ zurück, die von den Radtouristen im Rahmen einer Radtour weniger durchgeführt werden. Dagegen liegen die Ausgaben im Bereich Café/Restaurant bei den Radtouristen auf einem höheren Niveau.

Tab. 36: Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Tagesgäste)

Tagesgäste	Radtouristen	DWIF
durchschnittliche Ausgaben pro Person	Rheinland-Pfalz insgesamt	
insgesamt	20,1	28,0
Unterkunft	0,0	0,0
Café/Restaurant	12,2	8,5
Einkäufe/Lebensmittel	3,6	1,8
sonstige Einkäufe	1,3	15,4
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	0,8	1,6
lokaler Transport	2,0	0,1
sonstige Dienstleistungen	0,5	0,6

Quelle: ETI 2007 und DWIF 2005

Somit kann nicht grundsätzlich behauptet werden, dass die Radtouristen mehr Geld ausgeben würden als die Touristen allgemein. Differenziert betrachtet und bezogen auf bestimmte Ausgabengruppen jedoch zeigen sich die Radtouristen schon als ausgabefreudige Touristengruppe. Allerdings ergeben sich im Rahmen eines Radausfluges oder eines Radurlaubes anscheinend weniger Ausgabemöglichkeiten bzw. sind die Reisemotive anders gelagert, so dass ausgabenintensive Tätigkeiten bei den Radfahrern weniger häufig vorkommen – der inhaltliche Schwerpunkt der Reisen liegt eben im Radfahren, was wenig Raum für weitere, ausgabenintensive Tätigkeiten lässt.

Interessant für eine Einordnung des Ausgabeverhaltens der Radtouristen in Rheinland-Pfalz ist der Vergleich mit anderen Regionen. Allerdings muss hier darauf hin-

²⁴ Es werden nur die Ausgabenwerte der touristisch motivierten Tagesgäste verglichen.

gewiesen werden, dass es vergleichbare Studien für den deutschen Raum nicht oder nur ansatzweise gibt. Aktuell ist der Radtourismus in der Schweiz im Rahmen des Projektes Veloland Schweiz jedoch gut dokumentiert und hier wurden ebenfalls vergleichbare Ausgabenwerte erhoben. Dabei muss betont werden, dass die Schweiz laut einer OECD Studie über ein deutlich höheres Preisniveau verfügt, als es in Deutschland der Fall ist. Bei einem Preisniveauindex der Schweiz von 100 erzielt Deutschland einen Wert von ca. 80 (Schweizerischer Bauernverband o.J.).

Unter den Vorzeichen eines deutlich höheren Preisniveaus erscheinen die für Rheinland-Pfalz erhobenen Daten durchaus vergleichbar (vgl. Tab. 37). Insgesamt geben die Radtouristen in der Schweiz ca. 110 Schweizer Franken oder ca. 70 € pro Person und Tag aus, Kurzreisende ca. 68 € und Tagesausflügler mit dem Rad nur ca. 9 € (vgl. Utiger, Richardson 2003, S. 22).

Tab. 37: Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Veloland Schweiz und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person in €)

	Veloland Schweiz ²⁵			Radbefragung Rheinland-Pfalz	
	Ferienreisende (ab 4 Tage)	Kurzreisen (bis zu 3 Tagen)	Tagesausflüge	Übernachtungsgäste	Tagesgäste
	Schweiz			Rheinland-Pfalz	
insgesamt	70,8	67,7	9,2	62,0	20,1
Unterkunft	27,8	27,8	0	30,1	0,0
Café/Restaurant	27,8	27,8	6,18	17,7	12,2
Einkäufe/Lebensmittel				5,0	3,6
sonstige Einkäufe				4,0	1,3
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder				1,8	0,8
lokaler Transport	9,27	11,13	1,85	2,4	2,0
sonstige Dienstleistungen				1,1	0,5
restliche/sonstige (passen nicht mit Klassen überein)	6,18	1,24	1,24		

Quelle: ETI 2007 und VELOLAND SCHWEIZ 2003

Im Detail geben die Gäste in der Schweiz mehr für den Besuch von Cafés und Restaurants aus (Differenz von ca. 10 €). Allerdings können sich auf Grund leichter Unterschiede in den zugrunde gelegten Definitionen bestimmter Ausgabenklassen hier auch leichte systematische Unterschiede ergeben haben – was letztlich auch für die nachfolgend dargestellten Vergleichsuntersuchungen gilt.

²⁵ Alle angegebenen Umsätze und Ausgaben der Untersuchung des Velolandes Schweiz wurden wegen einer einfacheren Übersicht in Euro umgerechnet (Kurs 1€ = 0,6158 Schweizer Franken (Stand Juni 2007))

Verglichen mit zwei deutschen Regionen, dem Altmühltal und dem Osnabrücker Land, zeigen sich die Radtouristen in Rheinland-Pfalz ausgabefreudiger (vgl. Tab. 38): Während im Altmühltal die durchschnittlichen Tagesausgaben pro Übernachtungsgast bei unter 50 € liegen, erreichen die entsprechenden Ausgabenwerte im Osnabrücker Land schon Werte von fast 60 €.

Tab. 38: Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Altmühltal, Osnabrücker Land und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person)

Rheinland-Pfalz		Altmühltal		Osnabrücker Land	
Tagesgäste	Übernachtungsgäste	Tagesausflug	Radreise	Tagesausflug	Radreise
20,1	62,0	15,3	48,8	8,2	57,0

Quelle: ETI 2007, (Hertlein 1998) und (Stiene 2005)

Somit liegen die Ausgabenwerte der Radtouristen in Rheinland-Pfalz verglichen mit diesen beiden Regionen deutlich höher. Detaillierte Angaben für einzelne Ausgaben-
gruppen liegen für die beiden genannten Regionen leider nicht vor.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Radtouristen in Rheinland-Pfalz zu Ausgabenhöhen neigen, die durchaus mit denen der Touristen insgesamt zu vergleichen sind, in Teilen sogar höher liegen. Dies wird vor allem vor dem Hintergrund des Vergleiches mit dem Veloland Schweiz und dem damit verbundenen Unterschied im Preisniveau deutlich. Auf Grund der kaum vorhandenen Vergleichsdaten aus anderen deutschen Regionen kann jedoch keine Bewertung der Ausgabenhöhe der rheinland-pfälzischen Radtouristen im Vergleich mit anderen radtouristischen Regionen vorgenommen werden. Bezogen auf die dargestellten Untersuchungen sind die im Rahmen dieser Studie erhobenen Daten durchaus als plausibel zu bewerten und können daher auch als Grundlage für die weitere Berechnung der wirtschaftlichen Effekte herangezogen werden.

6.3 Touristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen

Der touristische Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen errechnet sich aus der Kombination der dargestellten Ausgabenwerte pro Person und Tag sowie aus den Werten für die durchschnittliche Aufenthaltsdauer und dem hochgerechneten Besucheraufkommen auf den einzelnen Radwegen.

Insgesamt ergibt sich auf Basis der dargestellten Hochrechnung ein Volumen von ca. 780.000 Radfahrern jährlich auf den vier untersuchten Radwegen. In diesen sind, wie in Tab. 33 dargestellt, sowohl touristische als auch nicht touristisch motivierte Radfahrer enthalten – wobei der jeweilige Anteil von Radweg zu Radweg stark schwankt. Von allen Radfahrern sind rund 360.000 Personen übernachtende Radtouristen und ca. 413.000 Tagesgäste inklusive der nicht touristisch motivierten Radfahrer. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Mehrtagesgäste beträgt etwas weniger als sechs Tage. Das fast ausgeglichene Verhältnis von Tages- zu Übernachtungsgästen ergibt sich aus der hohen Inanspruchnahme des Mosel-Radweges, auf dem überwiegend Mehrtagesgäste unterwegs sind. Auf den übrigen Radwegen ist der Anteil von Tages- zu Übernachtungsgästen zu Gunsten der Tagesgäste verschoben.

Werden auf Basis dieser Daten die Gesamtumsätze aller auf den untersuchten Radwegen fahrenden Radfahrer berechnet, ergibt sich ein Ausgabenvolumen von ca. 134 Mio. € (vgl. Tab. 39).

Dabei sind die einzelnen Radwege deutlich unterschiedlich an der Entstehung dieses Gesamtumsatzes beteiligt, was auf die stark unterschiedliche Inanspruchnahme der Wege bzw. auf die stark unterschiedlichen Gästezahlen zurückzuführen ist.

Der Mosel-Radweg erwirtschaftet dabei den größten Anteil an diesem Umsatz (vgl. Tab. 39 und Abb. 87): Fast 70% des Gesamtumsatzes der vier Wege wird auf diesem einen Radweg erwirtschaftet. In etwa gleichgroße Bedeutung haben der Kraut und Rüben-Radweg und der Nahe-Radweg: Jeweils ca. 12% bzw. 14% des Gesamtumsatzes entfallen auf diese beiden Radwege. Der Maare-Mosel-Radweg kann auf Grund des geringeren radtouristischen Volumens nur rund 6% Anteil erwirtschaften.

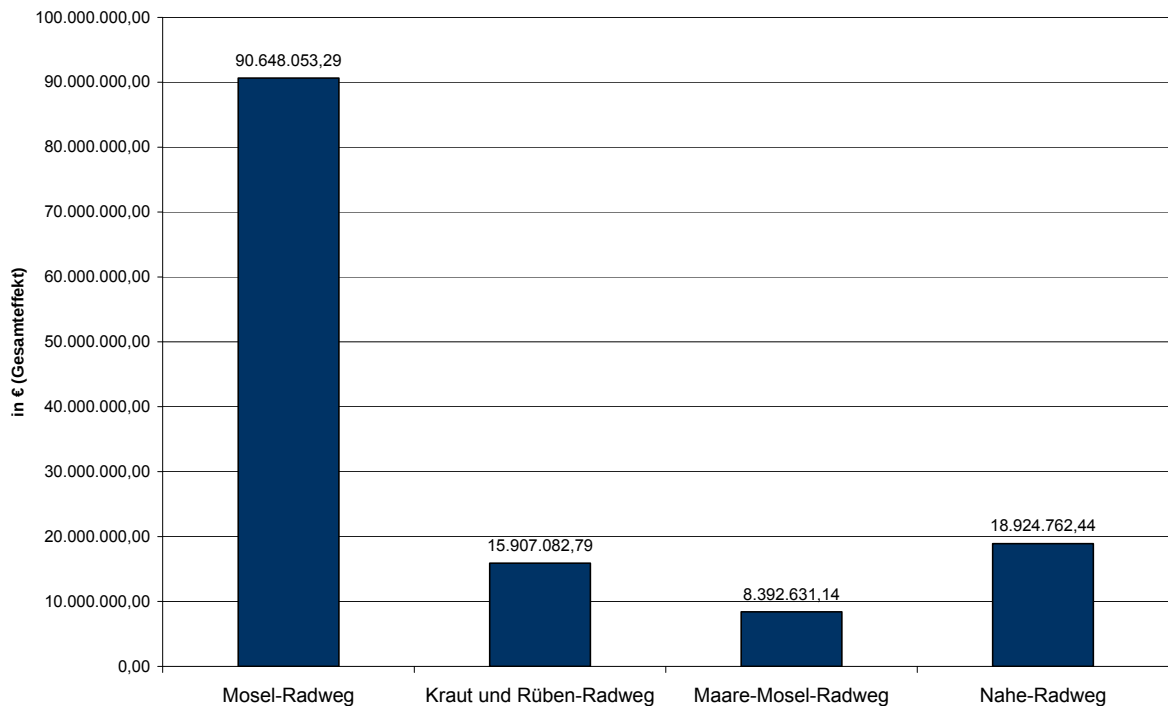
Unterschieden nach Tages- und Übernachtungsgästen entfallen ca. neun Zehntel des Gesamtumsatzes auf die Übernachtungsgäste (ca. 93%) und nur ein Zehntel auf die Tagesgäste (ca. 7%). Dieses Verhältnis zeigt sich nicht einheitlich auf den Radwegen, sondern variiert in Abhängigkeit von der Verteilung der Tages- und Übernachtungsgäste. So weist der Mosel-Radweg diesbezüglich ein Verhältnis von 97% zu 3% Umsatz von Übernachtungs- und Tagesgästen auf, dagegen liegt dieses Verhältnis beim Kraut und Rüben-Radweg bei ca. 76% zu 24%. Maare-Mosel-Radweg und Nahe-Radweg weisen diesbezüglich ein Verhältnis von ca. 90% zu 10% auf.

Tab. 39: Gesamtumsätze auf den untersuchten Radwegen

	Gesamtes Ausgabenvolumen in €			Anteil der Radwege am Gesamtumsatz
	Übernachtungsgäste	Tagesgäste	Summe	in %
Mosel-Radweg	87.711.125,17	2.936.928,11	90.648.053,29	67,71
Kraut und Rüben-Radweg	12.010.349,84	3.896.732,94	15.907.082,79	11,88
Maare – Mosel-Radweg	7.619.071,93	773.559,20	8.392.631,14	6,27
Nahe-Radweg	17.047.754,50	1.877.007,93	18.924.762,44	14,14
gesamt	124.388.301,45	9.484.228,19	133.872.529,65	100,00

Quelle: ETI 2007

Dieser dargestellte Gesamtumsatz bezieht sich auf ein komplettes Jahr. Pro Tag gerechnet erwirtschaften die Radwege einen Gesamtumsatz von ca. 370.000 €, wobei der Mosel-Radweg mit ca. 250.000 € Tagesumsatz den größten Anteil erwirtschaftet.

Abb. 87: Radtouristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen

Quelle: ETI 2007

Damit die rein touristisch induzierten Umsätze ausgewiesen werden können, müssen die Umsätze der nicht touristisch motivierten Radfahrer aus diesen Umsätzen herausgerechnet werden. Hierzu werden die Anteile der nicht-touristischen Gäste auf die Gesamtausgabensumme der Tagesgäste umgelegt. Die Anteile dieser nicht touristisch motivierten Radfahrer schwanken – wie in Tab. 33 dargestellt – relativ stark von Radweg zu Radweg. Entsprechend ist die rein touristische Wertschöpfung ebenfalls relativ unterschiedlich. So erreicht der nicht touristisch induzierte Umsatz am Mosel-Radweg nur ca. 1,2%, am Kraut und Rüben-Radweg dagegen ca. 14%. Am Maare-Mosel-Radweg beträgt dieser Anteil ca. 4%, am Nahe-Radweg ca. 3%.

Dies bedeutet, dass durch die Radtouristen an allen vier Radwegen ein Gesamtumsatz in Höhe von ca. 129 Mio. EURO entsteht (vgl. Tab. 40). Die touristisch induzierten Gesamtumsätze auf den vier Radwegen entsprechen somit ca. 97% am Gesamtumsatz aus dem Radverkehr auf diesen Radwegen. Rund 3% oder ca. 4,4 Mio. EURO dagegen können auf nicht-touristisch motivierte Radfahrer zurückgeführt werden. Dies sind vor allem Radfahrer, die aus Gründen der wohnungsnahen Nah-

erholung die Radwege nutzen und in diesem Rahmen auch verstärkt z.B. gastronomische Einrichtungen aufsuchen.

Auf den touristischen Tagesausflugsverkehr entfallen ca. 4% des Gesamtumsatzes und auf die Mehrtagesgäste rund 93%.

Tab. 40: Umsätze nach Nutzergruppen

	Umsätze in EURO			
	Tagesgäste touristisch	Mehrtagesgäste	nicht touristisch motivierte Radfahrer	Summe
Mosel-Radweg	1.834.527,23	87.711.125,17	1.102.400,89	90.648.053,29
Kraut und Rüben-Radweg	1.661.629,14	12.010.349,84	2.235.103,81	15.907.082,79
Maare-Mosel-Radweg	479.993,64	7.619.071,93	293.565,56	8.392.631,14
Nahe-Radweg	1.082.148,31	17.047.754,50	794.859,62	18.924.762,44
gesamt	5.058.298,32	124.388.301,45	4.425.929,87	133.872.529,65
	Summe			
	129.446.599,77			
	Anteile in %			
	3,8	92,9	3,3	100,0

Quelle: ETI 2007

Insgesamt kann somit festgestellt werden, dass die Umsätze, welche auf den untersuchten Radwegen durch die Ausgaben der Radfahrer in die lokale und regionale Wirtschaft fließen, zu über 90% von der nicht ortsansässigen Bevölkerung getätigt werden. Dies bedeutet auch, dass diese Umsätze zusätzlich von außen in den Wirtschaftskreislauf fließen und somit zusätzliche wirtschaftliche Effekt auslösen können.

Die vier untersuchten Radwege stellen allerdings nur einen Ausschnitt des gesamten radtouristischen Angebotes in Rheinland-Pfalz dar. Um die gesamten wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus darstellen zu können und somit auch den Anteil des Radtourismus an der gesamten touristischen Wertschöpfung ausweisen zu können, müssen die dargestellten Zahlen in Beziehung zu allen Radtouristen in Rheinland-Pfalz gesetzt werden. Eine Ausweisung der nicht-touristisch induzierten Nutzer kann landesweit allerdings nicht vorgenommen werden, da keine Daten über die Größenordnung dieser Nutzergruppe vorliegt.

6.4 Die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus für Rheinland-Pfalz insgesamt

Die Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus für Rheinland-Pfalz folgt dem Berechnungsmodell des DWIF aus den Jahren 2002 bzw. 2004 (vgl. S. 114).

Damit eine landesweite Betrachtung angestellt werden kann, müssen die folgenden Daten vorliegen:

- ➔ Durchschnittliche Ausgabenwerte der Radtouristen unterteilt nach Tages- und Übernachtungsgäste. Diese müssen sowohl die rheinland-pfälzischen Radtouristen innerhalb Rheinland-Pfalz (radtouristischer Binnenreiseverkehr) umfassen, als auch die Radtouristen aus Quellmärkten außerhalb von Rheinland-Pfalz.
- ➔ Volumen der Radtouristen im Land für eine Zeitperiode.
- ➔ Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Mehrtagesgäste zur Berechnung der Gesamtausgaben im Rahmen eines Aufenthaltes.

Mit diesen Daten kann der gesamte Bruttoumsatz der Radtouristen in Rheinland-Pfalz berechnet werden. Darauf aufbauend können dann die Wertschöpfungseffekte dargestellt werden.

Die durchschnittlichen Ausgabenwerte liegen auf Basis der durchgeführten Erhebung für verschiedene radtouristische Gästearten vor und wurden in Abschnitt 6.1 des zweiten Teils dargestellt.

Schwieriger wird die Ermittlung der Anzahl der Radtouristen in Rheinland-Pfalz für eine Zeitperiode. Da diese Daten in der Form nicht vorliegen, müssen sie abgeschätzt werden. Ein ähnlicher Weg wurde auch im Sparkassenbarometer Saarland (vgl. Sparkassenverband Saar et al. 2005 S. 100ff) beschritten, wobei die Autoren eine Minimal- und Maximalbetrachtung angelegt haben. Der Anteil der Radreisen an allen Urlaubsreisen der Deutschen wurde auf die Gästeankünfte im Saarland (gewerbliche und Camping) auf Basis der Daten des statistischen Landesamtes des Saarlandes umgelegt. Der Anteil der Radreisen an allen Urlaubsreisen wurde bei der Minimalbetrachtung auf Basis der ADFC-Radreiseanalyse 2005 mit ca. 4,2% ausgewiesen. Für die Maximalbetrachtung wurde der Anteil der Reisenden herangezogen, die im Rahmen der Reiseanalyse 2005 der F.U.R. die Aktivität Radfahren mit mindestens häufig oder sehr häufig angaben. Dieser Wert wurde mit ca. 11% angegeben und auf die Gästeankünfte (gewerblich und Camping) im Saarland angewendet.

Die Anzahl der radtouristischen Tagesausflüge wurde auf Basis der DWIF-Studie zu den Tagesreisen der Deutschen 1993 ausgewiesen (vgl. Sparkassenverband Saar et al. 2005, S. 102).

Vor dem Hintergrund der relativ schlechten Datenlage im Bereich Radtourismus kann der Weg des Sparkassenbarometers Saarland als grundsätzlich geeignet betrachtet werden, um zumindest zu Schätzwerten zu gelangen. Allerdings kann die Berechnung des Minimalwertes durchaus kritisch betrachtet werden, da die bundesweiten Daten der Radreiseanalyse unverändert auf das Saarland übertragen wurden. Ob der Anteil der Radurlauber im Saarland auch dem bundesweiten Anteil der Radurlauber an allen Deutschlandurlaubern entspricht, darf bezweifelt werden, zumal weder das Saarland noch saarländische Radwege im Rahmen der beliebtesten Radreiseziele einen der vorderen Plätze einnehmen noch überhaupt genannt werden (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2005). Die Abschätzung des Maximalwertes auf Basis der Häufigkeit der Aktivität Radfahren ist jedoch ein gangbarer Weg, wenngleich auch hier nicht geprüft werden kann, ob die Reisen in das Saarland ähnliche Aktivitätsmuster zeigen.

6.4.1 Abschätzung der übernachtenden Radtouristen in Rheinland-Pfalz

Für die Berechnung des Bruttoumsatzes der Radtouristen in Rheinland-Pfalz können als Basis die Gästeankünfte auf Basis der Daten des statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz herangezogen werden. Diese werden jährlich vom statistischen Landesamt hinsichtlich verschiedener Kriterien publiziert (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a).

Laut der amtlichen Statistik wurden in 2007 in Rheinland-Pfalz ca. 8,5 Mio. Gästeankünfte gezählt, davon ca. 1,9 Mio. Ankünfte ausländischer Gäste. Diese Zahlen beinhalten sowohl die Ankünfte in Privatquartieren und Betrieben mit weniger als neun Betten sowie die Ankünfte im Bereich Camping (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a, S. 4).

Zur Abschätzung des Anteils der übernachtenden Radtouristen in Rheinland-Pfalz werden entsprechende Quoten aus vorliegenden empirischen Erhebungen genutzt, wobei sich hier entsprechende Spannweiten auf Grund unterschiedlicher Fragestellungen ergeben. Trotzdem können mit Hilfe dieser empirischen Werte gute Nähe-

rungswerte ermittelt werden, da sich auch Bezüge zum Reiseland Rheinland-Pfalz herleiten lassen.

Auf Basis der Studie zum Urlaubs- und Reiseverhalten der Deutschen des ETI (vgl. Quack et al. 2007) können entsprechende Werte abgeschätzt werden:

- Anteil der Befragten, für die Radfahren grundsätzlich eine der drei wichtigsten Aktivitäten darstellt: 11,5% an allen Bundesbürgern (Durchschnittsalter = 51,2 Jahre).
- Anteil derjenigen Personen, für welche die Landschaftsformen Mittelgebirge und Flusslandschaften²⁶ zu den bevorzugten Urlaubsregionen zählen und die Radfahren als eine der drei wichtigsten Aktivitäten angeben: 16,1% an allen Personen, welche die genannten Landschaftsformen präferieren (Durchschnittsalter = 52,4 Jahre).
- Anteil derjenigen Personen, die in den letzten fünf Jahren mindestens einen Aufenthalt in Rheinland-Pfalz unternommen haben und für die Radfahren eine der drei wichtigsten Aktivitäten darstellt: 22,2% derjenigen Personen, die in den letzten fünf Jahren mindestens einen Aufenthalt in Rheinland-Pfalz mit mindestens einer Übernachtung unternommen haben (Durchschnittsalter = 53,2 Jahre).

Die beiden letztgenannten Werte haben im Vergleich zu dem ersten Wert, der sich nur auf die Aktivitäten bezieht, den Vorteil, dass sie rheinland-pfälzische Gegebenheiten (hier Landschaftsformen) berücksichtigen oder sich direkt auf Gästegruppen von Rheinland-Pfalz beziehen. Vor dem Hintergrund, dass Radtouristen eher zu den älteren Reisenden zählen (vgl. S. 47) und dass Aufenthalte in Deutschland grundsätzlich eher auch von älteren Personen durchgeführt werden, erscheinen die beiden letzteren Werte ebenfalls plausibler. Diejenigen Personen, welche in den letzten fünf Jahren mindestens einen Aufenthalt mit mindestens einer Übernachtung in Rheinland-Pfalz unternommen haben, weisen ein Durchschnittsalter von ca. 53,1 Jahren auf (vgl. Quack et al. 2007). Dieser Wert wird auch in der Tourismusstrategie des Landes Rheinland-Pfalz bestätigt, in der die Gäste des Landes als ältere Zielgruppen beschrieben werden, von denen „60% älter als 50 Jahre sind“ (vgl. Ministerium für Wirtschaft 2008, S. 9).

²⁶ Hier soll das Kriterium „und“ angewendet werden, da beide Landschaftsformen in Rheinland-Pfalz zusammenhängend vorkommen.

Die Anzahl der Ankünfte ausländischer Gäste erreichte 2007 einen Wert von ca. 1,9 Mio. Allerdings liegen keine Auskünfte darüber vor, wie hoch der Anteil der ausländischen Radtouristen ist. Auf Grund der im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Befragung kann der Anteil der ausländischen Gäste an allen Radtouristen mit ca. 13% angesetzt werden und daher auf Basis der Anzahl der deutschen inländischen Radtouristen in Rheinland-Pfalz abgeleitet werden. Somit ergibt sich für die Anzahl der radtouristischen Mehrtagesgäste in Rheinland-Pfalz für 2007 ein Volumen zwischen 1,2 und 1,7 Mio. Personen (vgl. Tab. 41).

Tab. 41: Anzahl der Radtouristen (Mehrtagesgäste)

	Anteil in %	Gästeankünfte Inländer 2007	Radtouristen RLP - Mehrtages- gäste	Anteil ausl. Radtouristen an allen Radtouristen in %	ausländische Radtouristen	Radtouristen gesamt
Anteil der Personen, die in RLP in letzten 5 Jahren einen Urlaub gemacht haben und die Radfahren als eine der drei wichtigsten Aktivitäten bezeichnen	22,2	6.682.622	1.483.542	13	221.679	1.705.221
Anteil der Personen, die Mittelgebirge und Flusslandschaften bevorzugen und die Radfahren als eine der drei wichtigsten Aktivitäten bezeichnen	16,1	6.682.622	1.075.364	13	160.687	1.236.051

Quelle: ETI 2007, (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a)

6.4.2 Abschätzung der radtouristischen Tagesgäste

Die Abschätzung der radtouristischen Tagesgäste ist ungleich schwieriger und unsicherer, als es bei den Mehrtagesgästen der Fall ist. Allein schon die Bestimmung des gesamten tagestouristischen Volumens in Rheinland-Pfalz ist auf Grund der nur geringen Datenbasis mit Unsicherheiten behaftet. Die amtliche Statistik erfasst den Bereich des Tagestourismus nicht. Die einzige Datenbasis, in der die Tagesreisen der Deutschen zielgebietsbezogen dargestellt sind, ist die Studie Tagesreisen der Deutschen aus dem Jahr 2005 (Maschke 2005). Für Rheinland-Pfalz wird hier ein Wert von ca. 163,3 Mio. Tagesreisen²⁷ ausgewiesen, worin auch die Tagsreisen der Rheinland-Pfälzer innerhalb Rheinland-Pfalz enthalten sind.

Auf Basis der Gästebefragung Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2004/2005 des ETI (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2005) können verschiedene Annahmen zum

²⁷ ohne Tagesgeschäftsreisen

radtouristischen Volumen der Tagesgäste getroffen werden. Der Anteil der Tagesgäste, welche die Aktivität Radfahren ausgeübt haben, liegt bei ca. 9%. Der Anteil derjenigen Personen, welche das Rad als Verkehrsmittel des Tageausfluges nutzten, liegt bei ca. 3,7% und der Anteil derjenigen Tagesausflügler, für die Radfahren einer der Reisegründe für den Ausflug war, bei ca. 1,8%.

Vor dem Hintergrund, dass die Nennung der Aktivität Radfahren als eher unverbindlich erscheint und wenig über die Intensität des Radfahrens aussagt, sollen für die weiteren Berechnungen nur die beiden letztgenannten Werte verwendet werden.

Werden diese Anteile auf das tagestouristische Gesamtvolumen umgelegt, ergibt sich ein radtouristisches Volumen im Bereich Tagestourismus zwischen ca. 2,9 Mio. und 6,0 Mio. Tagesgästen jährlich (vgl. Tab. 42).

Tab. 42: Anzahl der Radtouristen (Tagesgäste)

	in %	Tagesgäste insgesamt laut DWIF	Volumen radtouristischer Tagesgäste
Anteil der Tagesgäste, die mit dem Rad angereist sind	3,7	163.300.000	6.042.100
Anteil der Tagesgäste, für die Radfahren ein Reisegrund war	1,8	163.300.000	2.939.400

Quelle: ETI 2007

Die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus erfolgt auf Basis der dargestellten Daten für Tages- und Mehrtagesgäste.

6.4.3 Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Tourismus in Rheinland-Pfalz

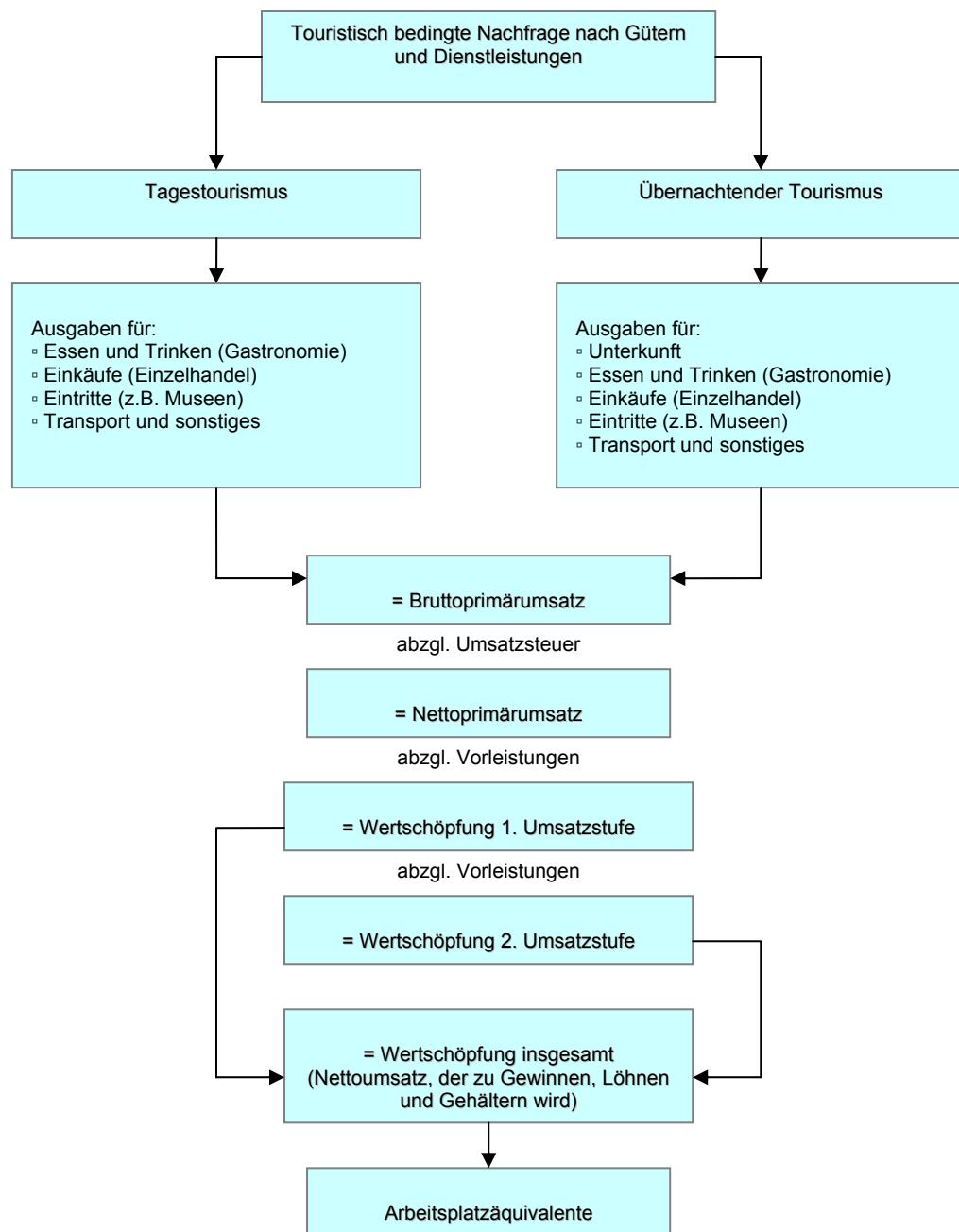
Zur Einordnung und Bewertung dieser Effekte werden auch die gesamttouristischen Effekte in Rheinland-Pfalz berechnet.

Als Basisdaten werden folgende Daten verwendet, um sowohl die wirtschaftlichen Effekte des Tourismus insgesamt darzustellen als auch die Effekte speziell aus dem Radtourismus:

- Tagesausflüge nach Rheinland-Pfalz: ca. 163.300.000 (vgl. Maschke 2005)
- Tagesgeschäftsreisen nach Rheinland-Pfalz: ca. 30.100.000 (vgl. Maschke 2005)

- ➔ Gästeankünfte von übernachtenden Touristen (alle Betriebsarten inkl. Camping 2006): 8.552.148 (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a, S. 4)
- ➔ Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Rheinland-Pfalz insgesamt: 2,9 Tage (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a, S. 4)

Um die Wertschöpfungseffekte des Tourismus zu ermitteln, ist das Berechnungsschema wie in Abb. 88 angegeben, üblich.

Abb. 88: Berechnungsschema zur Ermittlung der Wertschöpfung

Quelle: eigene Darstellung 2007

Für den gesamten Tourismus in Rheinland-Pfalz werden hier nur informativ die wichtigsten Kennzahlen angegeben, die Berechnung verläuft analog zur Ermittlung der Effekte aus dem Radtourismus, welche weiter unten detailliert beschrieben werden. Für den Tagestourismus in Rheinland-Pfalz ergibt sich bei einem Reiseaufkommen von 193,4 Millionen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsausflügen und durchschnittlichen Ausgaben in Höhe von 28 € (Tagesausflügler) bzw. 22 € (Tagesgeschäftsausflügler).

sen) pro Tag ein Bruttoprimärumsatz von 5,232 Mrd. €. Der Bruttoprimärumsatz bei den Übernachtungsgästen beträgt (bei 8.552.148 Übernachtungsgästen und einer Durchschnittsaufenthaltsdauer von 2,9 Tagen) in Summe 1,996 Mrd. €. Somit ergibt sich ein Gesamtbruttoprimärumsatz von 7,228 Mrd. €. Die Tagesgeschäftsreisen wurden in diese Berechnung mit aufgenommen, da sie auch eine Form des Tourismus darstellen und somit auch der gesamttouristischen Wertschöpfung zugerechnet werden müssen.

Nach Abzug eines gemittelten Umsatzsteuersatzes von 15%²⁸ beläuft sich der Nettoprimärumsatz für den rheinland-pfälzischen Tourismus auf 6,144 Mrd. €, wovon der Tagestourismus rund 4,447 Mrd. € ausmacht. Der Anteil des Übernachtungstourismus beträgt mit 1,697 Mrd. € rund 28% des gesamten Nettoumsatzes.

Werden die Vorleistungen mit einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote von 29,9% (Tagestourismus) bzw. 46,9% (Übernachtungstourismus) von diesem Betrag abgezogen, ergibt sich die Wertschöpfung der 1. Umsatzstufe: Bei den Tagestouristen in Höhe von 1,330 Mrd. € bzw. 0,796 Mrd. € bei den Übernachtungsgästen. Zusammengenommen wird eine Wertschöpfung auf der ersten Umsatzstufe von 2,126 Mrd. € erreicht. Als Wertschöpfungsquoten wurden die Daten des DWIF übernommen, die für den Tagestourismus in Rheinland-Pfalz eine Wertschöpfungsquote von 29,9 % ausweisen (vgl. Maschke 2005, S. 134). Für den übernachtenden Tourismus in Rheinland-Pfalz lässt sich diese Quote von 46,9% aus den Nettoumsätzen in Höhe von 1.560 Mio. EURO und einem daraus resultierenden Einkommenseffekt in Höhe von 731 Mio. EURO berechnen (vgl. Maschke 2005, S. 146 – 148).

Die Wertschöpfung der 2. Umsatzstufe beträgt nach Abzug weiterer pauschaler Vorleistungen (30%) noch 1,206 Mrd. €, aufgeteilt auf den Tagestourismus mit 0,935 Mrd. € und den Übernachtungstourismus von 0,270 Mrd. €.

Die Gesamtwertschöpfung des Tourismus in Rheinland-Pfalz, also die Summe der Wertschöpfung der 1. und 2. Umsatzstufe, beträgt somit insgesamt 3,331 Mrd. €. Insgesamt werden somit 3,3 Mrd. € zusätzliches Volkseinkommen aus dem Tages- und Übernachtungstourismus in Rheinland-Pfalz insgesamt erwirtschaftet.

²⁸ Hierin ist die Mehrwertsteuererhöhung auf 19% berücksichtigt; der gemittelte Umsatzsteuersatz berücksichtigt die ermäßigten Sätze z.B. für Lebensmittel, ÖPNV oder gemeinnützige Einrichtungen.

Tab. 43: Gesamttouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz

	Tagesausflüge nach RLP	Tagesgeschäftsreisen	Übernachtungen/Ankünfte
Ankünfte	163.300.000,0	30.100.000,0	8.552.148,0
Ausgaben pro Tag	28,0	21,9	80,5
Aufenthaltsdauer	1,0	1,0	2,9
Bruttoprimärumsatz	4.572.400.000,0	659.190.000,0	1.996.498.950,6
BPU gesamt	7.246.898.564,5		
<i>abzgl. Umsatzsteuer</i>	15,0%	15,0%	15,0%
Nettoprimärumsatz	3.886.540.000,0	560.311.500,0	1.697.024.108,0
NPU gesamt	6.143.875.608,0		
Wertschöpfungsquote	29,9%	29,9%	46,9%
WS 1. Stufe	1.162.075.460,0	167.533.138,5	795.904.306,7
WS 1. Stufe gesamt	2.125.512.905,2		
Wertschöpfungsquote	30,0%	30,0%	30,0%
WS 2.Stufe	817.339.362,0	117.833.508,5	270.335.940,4
WS 2.Stufe gesamt	1.205.508.810,9		
WS gesamt	3.331.021.716,0		

Quelle: eigene Berechnung nach DWIF 2002/2004; Wertschöpfungsquoten nach DWIF 2002/2004; (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008a), S. 4

6.4.4 Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz

Die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz stützt sich auf die folgenden Daten:

- ➔ Radtouristische Mehrtagesgäste: Spannweite von 1,236 Mio. bis 1,705 Mio. Reisende.
- ➔ Radtouristische Tagesgäste: Spannweite von 2,939 Mio. bis 6,042 Mio. Reisende.
- ➔ Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Radtouristen: 6,0 Tage (Befragung der Radtouristen, vgl. Tab. 21). Da die Reisedauer An- und Abreise beinhaltet, werden die An- und Abreisetage wie 0,5 Aufenthaltstage behandelt, da Teile der Ausgaben an diesen Tage nicht in der Region anfallen. Als Aufenthaltsdauer werden im Durchschnitt 5 Aufenthaltstage in der Region unterstellt.

Die Werte für die einzelnen Ausgabenarten werden aus den Befragungsergebnissen entnommen (vgl. Tab. 44). Für die radtouristischen Tagesgäste werden durchschnitt-

lich 20,1 EURO²⁹ angesetzt, für die Übernachtungsgäste durchschnittlich 62,0 EURO.

Tab. 44: durchschnittliche Ausgaben der Radtouristen im Detail

	Übernachtungsgäste	Tagesgäste
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag	in EURO	in EURO
insgesamt	62,0	20,1
Unterkunft	30,1	0,0
Café/Restaurant	17,7	12,2
Einkäufe/Lebensmittel	5,0	3,2
sonstige Einkäufe	4,0	1,3
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	1,8	0,8
lokaler Transport	2,4	2,0
sonstige Dienstleistungen	1,1	0,5

Quelle: ETI 2007

Die Wertschöpfungsquoten werden wie bei der Berechnung der gesamttouristischen Effekte angesetzt.

Auf Grund der schwierigen Bestimmung des radtouristischen Volumens werden auch die wirtschaftlichen Effekte in Form von Spannweiten berechnet. Insgesamt ergeben sich aus den dargestellten Daten vier Berechnungsmöglichkeiten:

- ➔ Variante 1: niedriges Volumen Tagesgäste, niedriges Volumen Übernachtungsgäste.
- ➔ Variante 2: niedriges Volumen Tagesgäste, hohes Volumen Übernachtungsgäste.
- ➔ Variante 3: hohes Volumen Tagesgäste, niedriges Volumen Übernachtungsgäste.
- ➔ Variante 4: hohes Volumen Tagesgäste, hohes Volumen Übernachtungsgäste.

²⁹ Es werden nur die durchschnittlichen Tagesausgaben der Radtouristen berücksichtigt. Die Ausgaben der sonstigen Nutzer der Radwege werden nicht berücksichtigt, da sie nicht dem Radtourismus zugerechnet werden können.

Tab. 45: Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 1

	Variante 1	
	Tagesausflüge	Übernachtungen
Anzahl Ankünfte pro Jahr	2.939.400	1.236.051
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	20,1	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,2	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,2	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,8	1,8
lokaler Transport	2,0	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,5	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,0
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	20,1	310,0
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	58.949.170,2	383.175.842,0
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	442.125.012,2	
<i>abzgl. Umsatzsteuer für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	9,9	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,9	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,7	1,6
lokaler Transport	1,9	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,4	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	16,9	256,5
Nettoprimärumsatz gesamt in €	49.723.466,4	317.028.567,2
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	366.752.033,6	
<i>abzgl. Vorleistungen für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,0	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,9	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,2	0,7
lokaler Transport	0,6	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,1	120,3
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	14.867.316,5	148.686.398,0
WS Tages+Übern.tour.	163.553.714,5	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal:</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	11,9	681,0
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	10.456.845,0	50.502.650,8
WS Tages+Übern.tour.	60.959.495,7	
Wertschöpfung insgesamt	25.324.161,5	199.189.048,8
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	224.513.210,2	

Quelle: ETI 2007

Tab. 46: Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 2

	Variante 2	
	Tagesausflüge	Übernachtungen
Anzahl Ankünfte pro Jahr	2.939.400	1.705.221
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	20,1	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,2	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,2	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,8	1,8
lokaler Transport	2,0	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,5	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,0
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	20,1	310,0
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	58.949.170,2	528.618.443,7
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	587.567.614,0	
<i>abzgl. Umsatzsteuer für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	9,9	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,9	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,7	1,6
lokaler Transport	1,9	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,4	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	16,9	256,5
Nettoprimärumsatz gesamt in €	49.723.466,4	437.363.553,4
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	487.087.019,8	
<i>abzgl. Vorleistungen für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,0	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,9	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,2	0,7
lokaler Transport	0,6	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,1	120,3
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	14.867.316,5	205.123.506,5
WS Tages+Übern.tour.	219.990.823,0	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal:</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	11,9	681,0
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	10.456.845,0	69.672.014,0
WS Tages+Übern.tour.	80.128.859,0	
Wertschöpfung insgesamt	25.324.161,5	274.795.520,6
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	300.119.682,0	

Quelle: ETI 2007

Tab. 47: Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 3

	Variante 3	
	Tagesausflüge	Übernachtungen
Anzahl Ankünfte pro Jahr	6.042.100	1.236.051
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	20,1	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,2	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,2	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,8	1,8
lokaler Transport	2,0	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,5	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,0
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	20,1	310,0
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	121.173.294,4	383.175.842,0
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	504.349.136,4	
<i>abzgl. Umsatzsteuer für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	9,9	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,9	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,7	1,6
lokaler Transport	1,9	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,4	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	16,9	256,5
Nettoprimärumsatz gesamt in €	102.209.347,7	317.028.567,2
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	419.237.914,9	
<i>abzgl. Vorleistungen für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,0	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,9	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,2	0,7
lokaler Transport	0,6	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,1	120,3
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	30.560.595,0	148.686.398,0
WS Tages+Übern.tour.	179.246.993,0	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal:</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	11,9	681,0
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	21.494.625,8	50.502.650,8
WS Tages+Übern.tour.	71.997.276,6	
Wertschöpfung insgesamt	52.055.220,8	199.189.048,8
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	251.244.269,5	

Quelle: ETI 2007

Tab. 48: Berechnung radtouristische Wertschöpfung Variante 4

	Variante 4	
	Tagesausflüge	Übernachtungen
Anzahl Ankünfte pro Jahr	6.042.100	1.705.221
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	20,1	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,2	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,2	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,8	1,8
lokaler Transport	2,0	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,5	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,0
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	20,1	310,0
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	121.173.294,4	528.618.443,7
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	649.791.738,1	
<i>abzgl. Umsatzsteuer für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	9,9	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,9	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,7	1,6
lokaler Transport	1,9	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,4	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	16,9	256,5
Nettoprimärumsatz gesamt in €	102.209.347,7	437.363.553,4
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	539.572.901,0	
<i>abzgl. Vorleistungen für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,0	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,9	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,2	0,7
lokaler Transport	0,6	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,1	120,3
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	30.560.595,0	205.123.506,5
WS Tages+Übern.tour.	235.684.101,5	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal:</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	11,9	681,0
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	21.494.625,8	69.672.014,0
WS Tages+Übern.tour.	91.166.639,9	
Wertschöpfung insgesamt	52.055.220,8	274.795.520,6
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	326.850.741,3	

Quelle: ETI 2007

Der Radtourismus in Rheinland-Pfalz ergibt nach diesem Berechnungsschema eine Gesamtwertschöpfung je nach zu Grunde gelegter Variante zwischen 224 Mio. EURO und 327 Mio. EURO.

Der Anteil, den die vier untersuchten Radwege an der radtouristischen Wertschöpfung insgesamt erwirtschaften können, ist mit ca. 62 Mio. EURO (vgl. Tab. 49) im Vergleich zu ihrem Anteil an der radtouristischen Infrastruktur in gesamt Rheinland-Pfalz relativ hoch. Dies ist auf die große touristische Bedeutung dieser Wege zurückzuführen bzw. auf den hohen Anteil an Mehrtagesgästen. Im Gegensatz zu sonstigen Radwegen sind diese vier Radwege stark touristisch geprägt und werden auch über professionelle Marketingaktivitäten vermarktet. Entsprechend groß ist auch ihr Anteil an der radtouristischen Nachfrage insgesamt und folglich sind auch die wirtschaftlichen Effekte dieser Radwege überproportional groß.

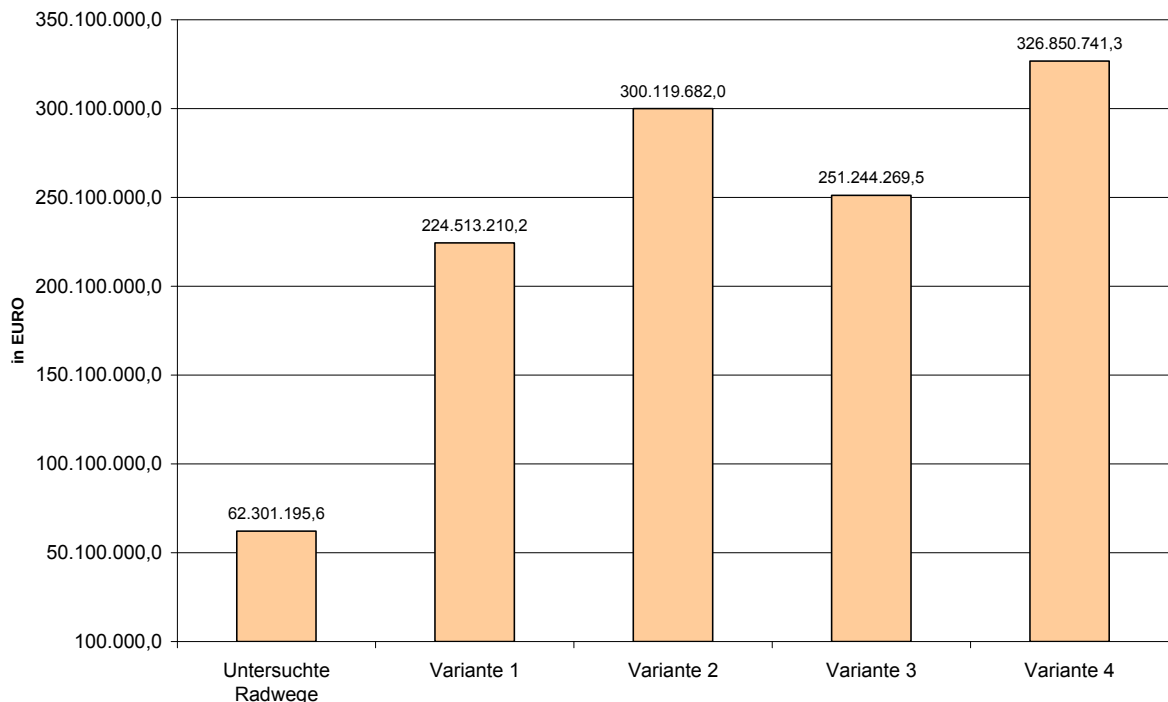
Tab. 49: Berechnung radtouristische Wertschöpfung auf den untersuchten Radwegen

	Tagesausflüge	Übernachtungen
Anzahl Ankünfte pro Jahr	412.850	364.533
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	20,1	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,2	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,2	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,8	1,8
lokaler Transport	2,0	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,5	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,0
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	20,1	310,0
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	8.279.637,0	113.005.230,0
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	121.284.867,0	
<i>abzgl. Umsatzsteuer für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	9,9	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,9	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,7	1,6
lokaler Transport	1,9	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,4	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	16,9	256,5
Nettoprimärumsatz gesamt in €	6.983.851,5	93.497.246,5
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	100.481.098,0	
<i>abzgl. Vorleistungen für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,0	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,9	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,2	0,7
lokaler Transport	0,6	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,1	120,3
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	2.088.171,6	43.850.208,6
WS Tages+Übern.tour.	45.938.380,2	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal:</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	3,6	204,3
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	1.468.704,0	14.894.111,4
WS Tages+Übern.tour.	16.362.815,3	
Wertschöpfung insgesamt	3.556.875,6	58.744.320,0
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	62.301.195,6	

Quelle: ETI 2007

Der Radtourismus in Rheinland-Pfalz erzielt somit beachtliche wirtschaftliche Effekte. Aus einem Nettoprimärumsatz je nach Variante in Höhe von ca. 430 Mio. EURO bis 627 Mio. EURO insgesamt wird ein Beitrag zwischen 264 Mio. EURO und 382 Mio. EURO zum Volkseinkommen in Rheinland-Pfalz beigesteuert (vgl. Abb. 89).

Abb. 89: Vergleich der Varianten und der Ergebnisse bezogen auf die untersuchten Radwege



Quelle: ETI 2007

Vor dem Hintergrund, dass die Varianten 1 und 4 die jeweiligen Extrempunkte darstellen, erscheinen die Varianten 2 und 3 als eher wahrscheinliche Szenarien für die wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus. Wird als Näherungswert der Mittelwert aus beiden Varianten berechnet, ergibt sich eine radtouristische Wertschöpfung in Höhe von ca. 276 Mio. EURO.

Demnach gehen allein auf den Radtourismus – je nach Variante – zwischen 7% und 10% der gesamttouristischen Wertschöpfung zurück. Aus dem genannten Mittelwert ergibt sich ein Anteil von ca. 8,3%.

Bezogen auf die Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz insgesamt über alle Wirtschaftsbereiche in Höhe von ca. 93.583 Mio. € (2007; Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2008b) erwirtschaftet der Radtourismus immerhin einen Anteil von ca. 0,3%.

Wird ein touristischer Arbeitsplatz mit einem durchschnittlichen Jahreseinkommen von ca. 22.500 € angesetzt (vgl. Harrer, Scherr 2002, S. 162), würden ca. 12.250 Arbeitsplätze alleine vom Radtourismus in Rheinland-Pfalz abhängen.

Der Radtourismus in Rheinland-Pfalz stellt also eine beachtenswerte und wichtige wirtschaftliche Größe dar.

Werden diesen Effekten die Kosten für den Aufbau der radtouristischen Infrastruktur gegenübergestellt, zeigt sich sehr schnell, dass die Investitionen alleine in den Ausbau dieser Infrastrukturen deutlich hinter den beschriebenen Effekten zurückbleiben (vgl. Tab. 50).

Dabei wird ein Pauschalbetrag von ca. 150.000 €³⁰ pro Kilometer Radwegebau zum Ansatz gebracht. Dieser Wert kann natürlich je nach Örtlichkeit und spezifischen Gegebenheiten stark nach unten oder oben abweichen. So weist das Land Brandenburg Pauschalbeträge von ca. 90.000 €/km Radweg im Zuge von Bundes- und Landstraßen sowie von 40.000 bis 50.000 €/km touristischer Radweg in Form wassergebundener Decken mit verschiedenen Traglasten aus (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg 2005). Weiterhin berücksichtigen diese Werte nicht die Unterhaltungs- und Marketingaufwendungen, die für eine erfolgreiche Vermarktung der Wege notwendig sind: Beschilderung, Kontrolle, Wartung und Pflege oder Instandsetzung der Wege verursachen Kosten, welche jährlich aufzuwenden sind und die kaum pauschal beziffert werden können. Trotzdem verdeutlicht die Rechnung, dass die Kosten für den Bau von radtouristischer Infrastruktur schon nach kurzer Zeit über die wirtschaftlichen Effekte auf indirektem Wege wieder in die Region zurück fließen können.

³⁰ Telefonische Auskunft des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Herr Schulz)

Tab. 50: Gegenüberstellung von Gestehungskosten und jährlicher Wertschöpfung³¹

	Kosten pro km Radweg pauschal (€)	Länge in km	Kosten gesamt (€)	Bruttoprimärumsatz in €		jährliche Wertschöpfung in €
				Pro Kilometer	Pro Radweg	
Mosel-Radweg	150.000	238	35.700.000,0	380.874,17	90.648.053,29	48.411.046,10
Kraut und Rüben-Radweg	150.000	137	20.550.000,0	116.110,09	15.907.082,79	8.495.257,10
Maare-Mosel-Radweg	150.000	58	8.700.000,0	144.700,54	8.392.631,14	4.482.126,62
Nahe-Radweg	150.000	120	18.000.000,0	157.706,35	18.924.762,44	10.106.864,00
gesamt	150.000	553	82.950.000,0	242.084,14	133.872.529,65	71.495.293,82

Quelle: eigene Berechnung nach DWIF 2002/2004, ETI 2007 und Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

³¹ Die dargestellt Wertschöpfung bezieht sich auf alle Nutzer, also auch auf die nicht-touristischen Nutzer

7 Modell zur Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus

In Kapitel 6 des zweiten Teils dieser Arbeit konnte nachgewiesen werden, dass Radtourismus durchaus umfangreiche wirtschaftliche Effekte in einer Region auslösen kann und das nötige Potenzial hat, seine Gestehungskosten für die Infrastruktur über seine wirtschaftlichen Effekte refinanzieren zu können. Im Rahmen der Darstellung des Radtourismus als Tourismusform und der dafür notwendigen planerischen und infrastrukturellen Voraussetzungen wurde auch gezeigt, dass Radtourismus nicht nur aus der Zur-Verfügung-Stellung eines Weges besteht, sondern erst durch ein komplexes Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Initiativen entsteht, welche das radtouristische Produkt letztlich entstehen lassen. Hinter radtouristischen Angeboten stecken umfangreiche Investitionen sowohl finanzieller als auch personeller Ressourcen. Die Planung und der Aufbau neuer radtouristischer Produkte sollten somit nicht ohne entsprechende Budgets geschehen.

Aus den Erkenntnissen der vorliegenden Arbeit lassen sich die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus zumindest hinsichtlich ihrer Größenordnung abschätzen. Die vorliegenden Daten, erhoben auf Radwegen unterschiedlicher Länge und in unterschiedlichen topographischen Räumen, stellen eine gute Basis für die Ableitung eines schematischen Berechnungsweges dar, mit dem im Vorfeld von Planungsarbeiten die Größenordnungen der wirtschaftlichen Effekte geplanter Radwege abgeschätzt werden können.

Ein solches Modell bietet regionalen und kommunalen Entscheidungsträgern und Akteuren Argumentationshilfen für die radtouristische Planungsarbeit, zumal der Kostenermittlung entsprechender Projekte bisher keine Daten über den zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen gegenübergestellt werden können. Eine seriöse Kostenaufstellung muss allerdings auch die Unterhaltskosten sowie die Kosten für Marketing und Vertrieb mit berücksichtigen, da die reine Errichtung von Infrastrukturen noch kein touristisch nutzbares Produkt darstellt.

Im Zuge von Neuplanungen radtouristischer Angebote erscheint weniger die Topographie ein Hinderungsgrund zu sein, was Beispiele aus der Schweiz oder aus Mittelgebirgsregionen wie der Eifel oder dem Hunsrück zeigen. Hier wird entweder durch geschickte Routenplanung das Profil der Radwege entschärft oder es werden Alternativen zu unumgänglichen Steigungspassagen angeboten, welche dem Radtouristen die Wahl lassen, sich auf eine längere Steigung einzulassen oder aber

alternative Transportmöglichkeiten des ÖPNV zu nutzen (z.B. „Velo-Verlad“ im Rahmen des VeloLandes Schweiz). So empfiehlt SchweizMobil auf mehr als 400 Abschnitten die Nutzung des ÖPNV, um Etappen zu verkürzen oder schwierige Abschnitte zu überbrücken (vgl. Stiftung SchweizMobil 2008).

Ein wichtiger Parameter im Rahmen der Planung radtouristischer Projekt ist im Hinblick auf die Erzielung hoher wirtschaftlicher Effekte in der Region die Länge eines Radweges. Radtouristen legen – wie auch die im Rahmen der durchgeführten Befragung erzielten Ergebnisse zeigen – Tagesetappen mit durchschnittlichen Entfernungen von über 50 Kilometern zurück bzw. Radreisen von z.T. deutlich über 200 Kilometern Länge. Radwege dürfen somit von der Entfernung her nicht zu kurz konzipiert werden bzw. sollten in ein Netz überregionaler Radwege eingebunden sein. Dies erhöht die Attraktivität einzelner Wege und führt zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer innerhalb einer Region. Ein gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Anbindung des Maare-Mosel-Radweges an den Mosel-Radweg, welche von zahlreichen Radtouristen in Anspruch genommen wird.

Letztendlich hängt auch der wirtschaftliche Erfolg eines Radweges davon ab, ob es gelingt, die regionalen Akteure für das Thema Radtourismus zu motivieren und zu bewegen, dieses Ziel zusammen und koordiniert auf Basis nachfragergerechter Produkte und Angebote zu erreichen.

7.1 Grundannahmen der Modellbildung

Ein Modell hat die Funktion, komplexe Zusammenhänge darzustellen, deren Entwicklung und Prozessabläufe zu erkennen sowie Aussagen über Regeln und Gesetze in der Funktionsweise des abgebildeten Systems zu machen. Einem Modell liegt seine Modelltheorie zu Grunde (vgl. Leser et al. 1987, S. 409). Werden diese Grundannahmen mathematisch formalisiert, wird diese in Axiomen ausgedrückt, die sich empirisch überprüfen lassen. Eine derart mathematisch formalisierte Theorie wird auch als Modell bezeichnet (vgl. Diekmann 2009, S. 141). Das Modell einer realen Struktur oder eines realen Vorgangs ermöglicht es, den Wert von Größen zu bestimmen, die einer unmittelbaren Messung nicht zugänglich sind (vgl. Leser et al. 1987, S. 409).

Nachfolgend soll ein Berechnungsmodell entwickelt werden, das die folgenden Kriterien erfüllen muss:

- Leichte Anwendbarkeit auch ohne spezielle Datenerhebung,
- Lieferung einer konservativen Schätzung der wirtschaftlichen Effekte,
- Anwendbarkeit auf verschiedene Topographien bzw. Schwierigkeitsgrade der Route,
- Berücksichtigung verschiedener Radwegelängen,
- Ausweisung der Effekte für ein gesamtes Jahr.

Der wichtigste Aspekt ist sicherlich die Anwendbarkeit des Modells auf Basis vorhandener Daten, ohne dass spezielle Datenerhebungen in der Region notwendig sind.

Auf diesen Kriterien aufbauend wird ein Berechnungsmodell entwickelt, welches sich relativ leicht mit wenigen Planungsdaten anwenden lässt. Dem Berechnungsmodell liegt die folgende, stichwortartige Theorie von wirtschaftlichen Effekten zu Grunde, die durch den Radtourismus entstehen. Sie basiert auf den Erkenntnissen der bisherigen Analyse und soll eine möglichst leichte Handhabung des Modells gewährleisten:

- Länge der Radwege: Radwegelängen von unter 25 Kilometern haben nicht das Potenzial, um Radtouristen in größerem Umfange anzuziehen, so dass diese auch nicht als radtouristisches Produkte vermarktet werden können. Dies bedeutet nicht, dass Radwege bis 25 Kilometern Länge nicht sinnvoll sind, allerdings dürften sich diese kaum bei der Zielgruppe der Radtouristen erfolgreich vermarkten lassen. Vor dem Hintergrund der durchschnittlichen Fahrleistungen der in dieser Untersuchung befragten Radtouristen von ca. 51 km (Tagesetappe) bzw. 140 km (Gesamtroute) sind kürzere Radwege auch nicht in der Lage, Mehrtagesgäste in nennenswertem Umfang anzusprechen. Radfernwege sollten, wie auf Seite 67 dargestellt, eine Mindestlänge von 150 km aufweisen, um überhaupt überregionale Verbindungen herstellen zu können.
- Nutzergruppen der Radrouten: Die Effekte werden für alle Nutzergruppen zusammengefasst. Dies bedeutet, dass in den ausgewiesenen Effekten sowohl Tages- als auch Mehrtagesgäste berücksichtigt werden, ebenso wie der so genannte sekundäre Ausflugsverkehr, also Tagesausflüge von Urlaubsgästen anderer Regionen. Somit ist auch der Freizeitverkehr berücksichtigt. Das Mo-

dell kann allerdings auch nicht zwischen diesen Gruppen differenzieren. Ein durchschnittlicher jährlicher Gesamtumsatz pro Kilometer Radweg über alle Nutzergruppen hinweg in Höhe von ca. 200.000 € pro Jahr (vgl. Tab. 51) stellt die Basis für dieses Berechnungsmodell dar.

- ➔ Entwicklung der Besucherzahlen: Die Entwicklung der Besucherzahlen hängt mit dem empfundenen Schwierigkeitsgrad einer Route zusammen. Hintergrund ist die Bevorzugung von offensichtlich leicht zu befahrenen Landschaftsformen, wie in Abb. 81 dargestellt. Weiterhin tragen das Image einer Region als Radregion sowie ein hoher Bekanntheitsgrad zur positiven Entwicklung der Besucherzahlen bei.
- ➔ Art der Radrouten: Das Berechnungsmodell kann nur auf touristischen Radrouten angewendet werden und liefert keine Ergebnisse für den Alltagsradverkehr, da die Basisdaten bei Radtouristen erhoben wurden.
- ➔ Begleitende Infrastrukturen und Marketing: Es wird vorausgesetzt, dass ein Radweg nicht ohne begleitende Maßnahmen, wie touristische und vor allem gastronomische Infrastruktur, errichtet wird. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass die Grundanforderungen an radtouristische Infrastrukturen wie Beschilderung, Wegequalität, Qualitätssicherung etc., wie im ersten Teil der Arbeit dargestellt, eingehalten bzw. angewendet werden. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass für den Weg ein entsprechendes Marketing aufgebaut und umgesetzt wird. Hintergrund hierfür sind die analysierten Entfernungstoleranzen der Radtouristen (vgl. Abb. 80) sowie die Wichtigkeit verschiedener Elemente im Rahmen einer Radtour (vgl. Abb. 78).

Dem Ansatz folgend, ein möglichst leicht anzuwendendes Modell zu entwickeln, welches ohne zusätzliche Erhebungen angewendet werden kann, werden die Effekte auf Basis der Länge der geplanten Radroute ausgewiesen. Als Folge dieser starken Vereinfachung muss auf eine differenzierte Ausweisung der Effekte nach verschiedenen Nutzergruppen oder hinsichtlich der Ausgabenstruktur verzichtet werden.

Das Berechnungsmodell basiert auf einem Bruttoumsatz, der pro Kilometer Radweg erwirtschaftet werden kann. Auf diesen Bruttoumsatz pro Kilometer werden entsprechende Multiplikatoren angewendet, welche Besonderheiten der spezifischen Region berücksichtigen. Ebenfalls wird die geplante Länge des Weges in verschiedenen Schrittweiten berücksichtigt, so dass letztendlich für die gesamte geplante Strecke ein Wert ausgewiesen werden kann. Die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte

eines geplanten Radweges folgt dann wieder dem Berechnungsweg des DWIF 2004, um eine Vergleichbarkeit mit anderen Regionen oder Studien gewährleisten zu können.

7.2 Basiswerte des Berechnungsmodells

Die Basiswerte des Berechnungsmodells werden aus der durchgeführten empirischen Erhebung und der Zählung des Radverkehrsvolumens auf den vier in Rheinland-Pfalz untersuchten Radwegen abgeleitet.

Insgesamt wird auf den untersuchten Radwegen ein Bruttoprimaryumsatz von ca. 134 Mio. € pro Jahr erwirtschaftet – wobei der überwiegende Teil radtouristischen Ursprungs ist, ein kleinerer Teil durch nicht-touristische Nutzer entsteht (vgl. zu den Anteilen Tab. 33). Der größte Teil entfällt dabei auf den touristisch bedeutenden Mosel-Radweg (ca. 68%). Der Bruttoprimaryumsatz ergibt sich direkt aus den Ausgaben der Radtouristen. Pro Person entspricht er den weiter oben erwähnten 62 € pro Übernachtungsgast und Tag bzw. den 22,2 € pro Tagesgast inklusive nicht-touristischer Nutzer.

In Relation zur Gesamtlänge der einzelnen Radwege zeigen sich relativ geringe Unterschiede zwischen dem Kraut und Rüben-Radweg, dem Maare-Mosel-Radweg und dem Nahe-Radweg, jedoch ein großer Sprung zum Mosel-Radweg. Dies deutet schon auf den Einfluss von erfolgreicher Marketingarbeit hin sowie auf das Potenzial, welches in einem Flussradweg innerhalb einer touristisch attraktiven Landschaft steckt. Der Moselradweg ist ein eingeführtes Produkt mit entsprechender Wertschöpfung.

Tab. 51: Bruttoprimärumsatz pro Kilometer und Jahr

	Gesamtes Ausgabenvolumen in €			Länge km	Bruttoprimärumsatz pro Kilometer in €		
	Übernachtungsgäste	Tagesgäste	Summe		Ü.-gäste	Tagesgäste	gesamt
Mosel-Radweg	87.711.125,17	2.936.928,11	90.648.053,29	238	368.534,14	12.340,03	380.874,17
Kraut und Rüben-Radweg	12.010.349,84	3.896.732,94	15.907.082,79	137	87.666,79	28.443,31	116.110,09
Maare-Mosel-Radweg	7.619.071,93	773.559,20	8.392.631,14	58	131.363,31	13.337,23	144.700,54
Nahe-Radweg	17.047.754,50	1.877.007,93	18.924.762,44	120	142.064,62	15.641,73	157.706,35
gesamt	124.388.301,45	9.484.228,19	133.872.529,65	553	224.933,64	17.150,50	242.084,14
Mittelwert über die vier Radwege							199.847,79

Quelle: ETI 2007, eigene Berechnung

Werden alle Radwege zusammen betrachtet, so ergibt sich ein Bruttoprimärumsatz in Höhe von ca. 242.000 € pro Kilometer Radweg.

Dieser Wert muss für die Bildung eines allgemeingültigen Modells als zu hoch angesehen werden, da er stark vom Mosel-Radweg verzerrt wird.

Besser geeignet ist der Mittelwert aus den Bruttoprimärumsätzen pro Kilometer bezogen auf die einzelnen Radwege³². Dieser Mittelwert liegt deutlich niedriger bei ca. 200.000 € (199.847,79 €), da der Mosel-Radweg hier weniger stark verzerrend wirkt. Er kann somit als Ausgangswert für die weiteren Berechnungsschritte dienen.

Multiplikatoren

Damit die Berechnungsschritte möglichst individuell an die besonderen regionalen Gegebenheiten angepasst werden können, müssen verschiedene Multiplikatoren definiert werden, mit denen der Bruttoprimärumsatz pro Kilometer Radweg nach unten oder oben korrigiert werden kann. Diese Multiplikatoren wurden alle auf Basis der durchgeführten Befragung abgeleitet und ergeben sich aus den Schwankungen der Daten pro Radweg im Vergleich zu den Gesamtergebnissen. Hinter diesem Vorgehen steht die Annahme, dass die Radwege individuelle Besonderheiten aufweisen, welche auf verschiedene Sachverhalte zurückzuführen sind:

- Schwierigkeitsgrad bedingt durch die Topographie,
- Bekanntheitsgrad der Region insgesamt bzw. als Radregion,
- Infrastrukturausstattung,
- Anteil Tagesgäste am gesamten Besucheraufkommen,

³² Mittelwert des Bruttoprimärumsatzes pro Kilometer über alle vier untersuchten Radwege

- Länge der Radroute bzw. des Radfernweges.

Auf dieser Basis werden insgesamt fünf Multiplikatoren entwickelt und in das Modell integriert:

- M1: Landschaft bzw. Schwierigkeitsgrad
- M2: Bekanntheitsgrad der Region
- M3: Tagesgäste
- M4: Infrastruktur
- M5: Geplante Länge der Radroute

Die Aufgabe dieser Multiplikatoren liegt vor allem darin, den Basiswert von 200.000 EURO Bruttoprimärumsatz an die zu erwartenden Gegebenheiten anzupassen.

M1: Landschaft bzw. Schwierigkeitsgrad

Der Multiplikator 1 passt den Bruttoprimärumsatz pro Kilometer Radweg an die naturräumlichen Gegebenheiten bzw. an die Topographie der jeweiligen Region an. Da es keine auf den Radtourismus übertragbare Definition gibt, wo z.B. Mittelgebirge aufhört und Hochgebirge anfängt, wird eine Klassifizierung übernommen, die an die Kennzeichnung der Radwege im Rahmen der Beschreibungen des Radwanderlandes Rheinland-Pfalz angelehnt ist. So werden Routen wie Mosel-Radweg oder Nahe-Radweg überwiegend als leicht charakterisiert, der Maare-Mosel-Radweg dagegen als leicht bis mittelschwer, je nach Fahrtrichtung also durchaus anspruchsvoller. Der Kraut und Rüben-Radweg ist auf Grund seiner Beschaffenheit etwas anspruchsvoller zu befahren, als es bei den flussläufigen Radrouten der Fall ist.

Da davon auszugehen ist, dass sich unterschiedliche Streckenprofile auch in einer unterschiedlichen Inanspruchnahme und damit Besucherfrequenz niederschlagen, werden die Bruttoprimärumsätze der entsprechenden Radwege gemittelt und ins Verhältnis zu dem Basis-Bruttoprimärumsatz pro Kilometer gesetzt (vgl. Tab. 52).

Tab. 52: Herleitung M1

Kilometer Radwege insgesamt	Bruttoprimärumsatz	Faktoren	Berechnung	M1
Mosel-Radweg (1)	380.874,17	Flussradweg	Mittelwert aus (1) und (3)/gesamt	1,3
Kraut und Rüben-Radweg (2)	116.110,09	einfache Strecke	Geht mit dem Faktor 1 ein	1,0
Maare-Mosel-Radweg (3)	144.700,54	mittelschwere Strecke	(3)/gesamt	0,7
Nahe-Radweg (4)	157.706,35	schwere Strecke	(3)/gesamt * 0,75	0,5
Gesamt (Mittelwert 1-4))	199.847,79			

Quelle: eigene Berechnung

Somit ergibt sich eine Aufwertung des Basis-Bruttoprimärumsatzes um den Faktor 1,3 bei Flussradwegen oder eine Abwertung bei anspruchsvollen topographischen Strecken um den Faktor 0,5, bei weniger anspruchsvollen, mittelschweren Strecken um den Faktor 0,7.

M2: Bekanntheitsgrad der Region

Unter Bekanntheitsgrad der Region wird hier nicht nur verstanden, inwieweit die zu betrachtende Region schon auf den touristischen Märkten präsent ist, sondern ob sie sich auch schon im Bereich des Radtourismus profilieren konnte. Regionen, die schon entsprechend positioniert sind, müssen demzufolge weniger Aufbauarbeit im Bereich Marketing leisten, so dass die Gästeströme frühzeitiger angezogen werden, als bei radtouristisch eher unbekannten Regionen.

Insgesamt werden drei Stufen unterschieden:

- ➡ Geringer Bekanntheitsgrad
- ➡ Hoher Bekanntheitsgrad
- ➡ Sehr hoher Bekanntheitsgrad

Basis dieses Faktors sind der sehr erfolgreiche Mosel-Radweg sowie der weniger bekannte Nahe-Radweg. Der Quotient aus dem Bruttoprimärumsatz pro Tag und Person des Mosel-Radweges und dem Bruttoprimärumsatz der vier Radwege insgesamt sowie dem Bruttoprimärumsatz des Mosel-Radweges und dem gemittelten Gesamtumsatz der vier Radwege bildet den Faktor für einen hohen Bekanntheitsgrad. Er gibt noch einmal das Verhältnis an, mit dem der Anteil des Mosel-Radweges an den gesamten Bruttoprimärumsätzen den Anteil am gemittelten Bruttoprimärumsatz übersteigt. Er beträgt ca. 1,2 (vgl. Tab. 53).

Die Basis für einen sehr hohen Bekanntheitsgrad bildet das Verhältnis des Gesamtumsatzes pro Kilometer des Mosel-Radweges zum gemittelten Gesamtumsatz pro Kilometer Radweg aller vier Radwege. Er beträgt 1,9.

Ein geringer Bekanntheitsgrad muss mit einem Abschlag berücksichtigt werden. Er berechnet sich aus dem Verhältnis des Gesamtumsatzes pro Kilometer des Nahe-Radweges zum Gesamtumsatz pro Kilometer aller vier untersuchten Radwege. Der Wert beträgt 0,7.

Wird der Bekanntheitsgrad weder hoch noch gering eingeschätzt, geht dieser Multiplikator mit dem Wert 1 in die Berechnung ein.

Insgesamt kann M2 vier Ausprägungen annehmen:

Tab. 53: Abstufung M2

Bekanntheitsgrad	Größe M2
Geringer Bekanntheitsgrad	0,7
Weder geringer noch hoher Bekanntheitsgrad	1,0
Hoher Bekanntheitsgrad	1,2
Sehr hoher Bekanntheitsgrad	1,9

Quelle: eigene Berechnung 2007

Sollte es sich bei der zu betrachtenden Region somit um eine radtouristisch eingeführte, bekannte Destination oder Region handeln, ist der Basis-Bruttoprimärumsatz pro Kilometer mit dem Faktor 1,6 zu multiplizieren.

Besteht keine Kenntnis über den Bekanntheitsgrad, kann der Multiplikator 2 den Wert 1 annehmen und wirkt damit neutral.

M3: Tagesgäste

Dieser Multiplikator trägt der Tatsache Rechnung, dass bei fast ausschließlicher Nutzung des Radweges durch Tagestouristen aus der lokalen Bevölkerung die regionalwirtschaftlichen Effekte deutlich geringer ausfallen. Dieser Multiplikator sollte nur dann eingesetzt werden, wenn der zu erwartende Anteil von Tagesgästen am gesamten Besucheraufkommen über 80% beträgt.

Er berechnet sich aus dem Verhältnis des Bruttoprimärumsatzes der Tagesgäste pro Kilometer Radweg an dem gesamten Bruttoprimärumsatz pro Kilometer der vier betrachteten Radwege. Sie stehen in einem Verhältnis von ca. 17.000 € zu 242.000 € oder bilden einen Quotienten von 0,07. Mit diesem Multiplikator sollte der Basis-Bruttoprimärumsatz multipliziert werden, wenn das tagestouristische Aufkom-

men aus der regionalen Bevölkerung mehr als 80% betragen wird. Dies wird jedoch in den wenigsten Fällen zutreffen, am ehesten noch bei geplanten Radrouten in Ballungsräumen.

Sollte der Anteil tagestouristischer Radtouristen weniger als 80% betragen, nimmt M3 den Wert 1 an und verhält sich somit neutral.

M4: Infrastruktur

M4 bezieht den Besitz an touristischen Infrastrukturen sowie an gastronomischen und sonstigen relevanten Infrastrukturen mit ein. Hintergrund ist die Tatsache, dass die Radtouristen natürlich auch die Möglichkeit haben müssen, Ausgaben zu tätigen.

Basis für die Ermittlung der Höhe von M4 sind die Ergebnisse der empirischen Erhebung. Danach fordern mindestens zwei Drittel der befragten Radtouristen, dass Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten oder Restaurants maximal zwei Kilometer von der eigentlichen Radroute entfernt liegen dürfen. Dieser Faktor von $\frac{2}{3}$ bzw. von ca. 0,67 wird auf den Basis-Bruttoprimärumsatz angewendet, da bei größeren Entfernungen von Infrastruktureinrichtungen zum Radweg mit einer Reduktion der Ausgabenbereitschaft zu rechnen ist. Dieser Wert lässt sich allerdings nicht aus den erhobenen Daten herleiten, sondern wird geschätzt. Die wenigsten Radwege werden in diesen Fällen Umwege in Kauf nehmen. Ausnahme hier bilden die Beherbergungsbetriebe, gegenüber deren Entfernungen zum Radweg die Befragten toleranter sind. Sollte die Entfernung der Infrastruktureinrichtungen im akzeptierten Rahmen liegen, kann M4 den Wert 1 annehmen und wirkt dann ebenfalls neutral.

M5: Geplante Länge der Radtour

Der Multiplikator M5 bringt letztlich noch die Länge der geplanten Radroute insgesamt in die Berechnung mit ein.

Dieser Multiplikator orientiert sich in etwa an der durchschnittlichen Länge der Tagesetappen und an der Tatsache, dass ca. ein Viertel der befragten Radfahrer leicht unter diesem Mittelwert bleiben (ca. 25%).

Entfernungen unter 25 km bleiben hier unberücksichtigt, da es sich bei solch kurzen Entfernungen kaum um eigenständige touristische Radrouten handeln kann (vgl. Tab. 54). Diese kurzen Radwege bieten den Radtouristen bei den dargestellten Durchschnittswerten der Tagesetappen noch nicht einmal die Möglichkeit, ein Ta-

gespensum zu fahren und können somit eigentlich nur in Kombination mit anderen Radrouten sinnvoll sein.

Der Multiplikator steigt nicht linear zur geplanten Länge des Weges an, sondern in bestimmten Stufen, welche abhängig von Entfernungsklassen sind.

Tab. 54: Abstufung M5

geplante Länge	Größe M5
25 bis 50 km	37,5
50 bis 75 km	56,25
75 bis 100 km	75
100 bis 150 km	112,5
150 bis 200 km	150
200 bis 250 km	187,5
250 bis 300 km	225

Quelle: eigene Berechnung 2007

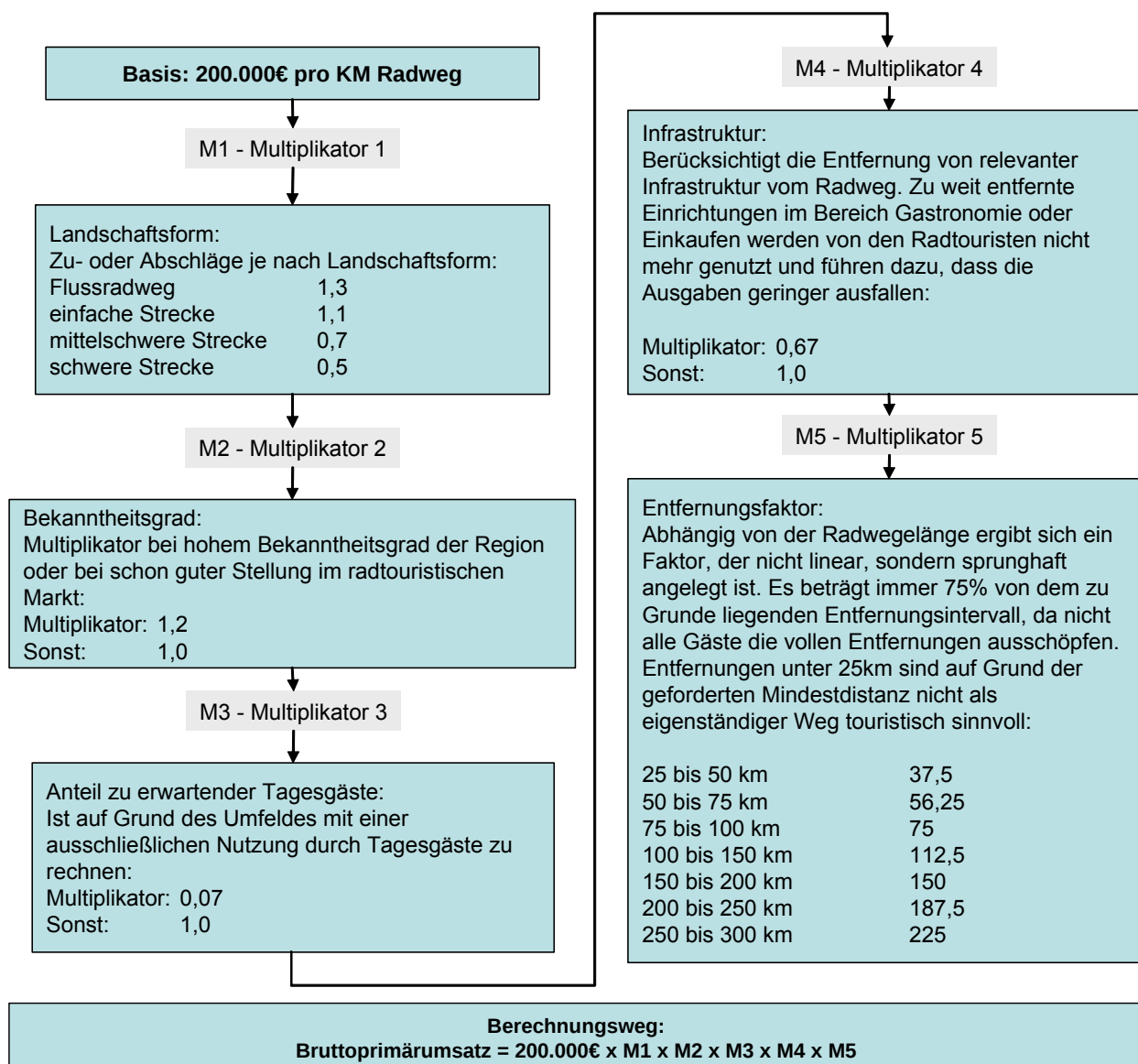
Der Multiplikator M5 ist bis zu einer Entfernung von 300 Kilometern ausgewiesen, steigt aber pro 50 Kilometer um den Wert 37,5 an.

7.3 Anwendung des Berechnungsmodells

Die im vorherigen Abschnitt dargestellten Basiswerte stellen die einzelnen Berechnungsschritte des Modells dar. Mit seiner Anwendung lässt sich der Bruttoprimärumsatz für einen geplanten oder auch vorhandenen Radweg abschätzen.

Ausgehend von dem Basis-Bruttoprimärumsatz werden schrittweise die Ausprägungen der übrigen Multiplikatoren festgelegt und mit dem Basis-Wert multipliziert. Der Bruttoprimärumsatz kann aus Gründen der Übersichtlichkeit auf einen Betrag von 200.000 € aufgerundet werden.

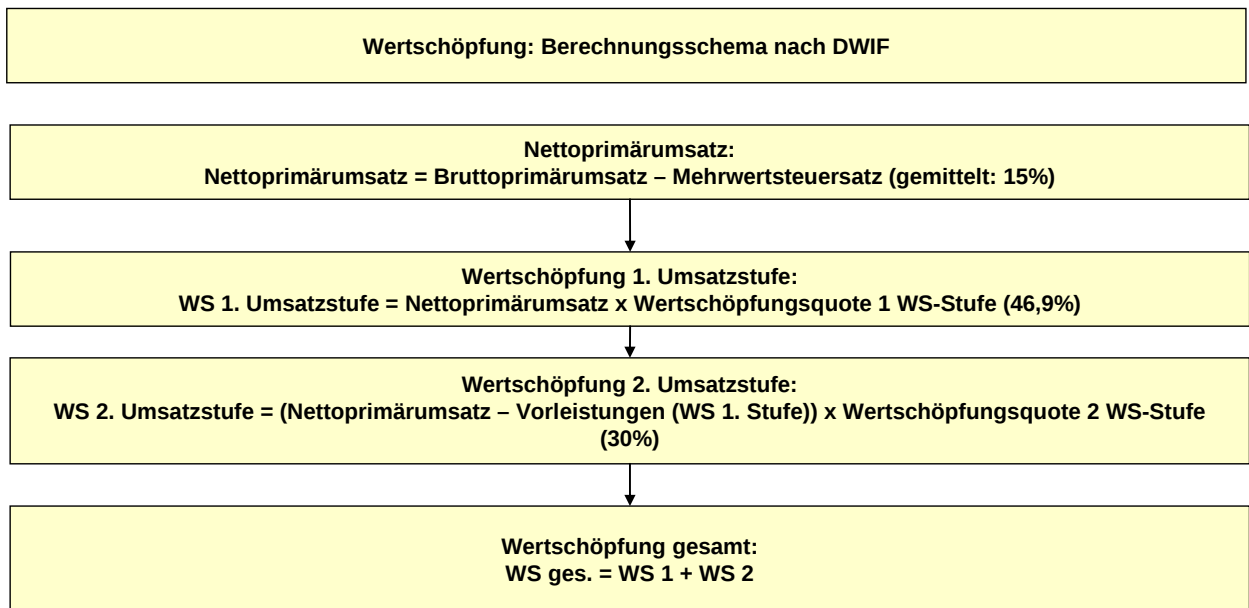
Die Berechnung folgt dem dargestellten Schema in Abb. 90.

Abb. 90: Berechnungsmodell für Radwege

Quelle: eigene Berechnung 2007

Zur Berechnung der regionalwirtschaftlichen Effekte von Radwegen wird der entsprechende Berechnungsvorgang des DWIF 2004 angewendet. Im Unterschied zu den dort dargestellten Vorschriften wird im nachfolgenden Beispiel der angewendete Mehrwertsteuersatz auf 15%³³ erhöht, da in Folge der Mehrwertsteuererhöhung auf 19% in Deutschland eine Anpassung des ursprünglich angewendeten pauschalen Mehrwertsteuersatzes von ca. 12% notwendig wurde.

³³ Der pauschale Mehrwertsteuersatz wird notwendig, da verschiedene Bereiche im Tourismus mit dem verringerten Mehrwertsteuersatz behandelt werden.

Abb. 91: Berechnungsmodell der wirtschaftlichen Effekte

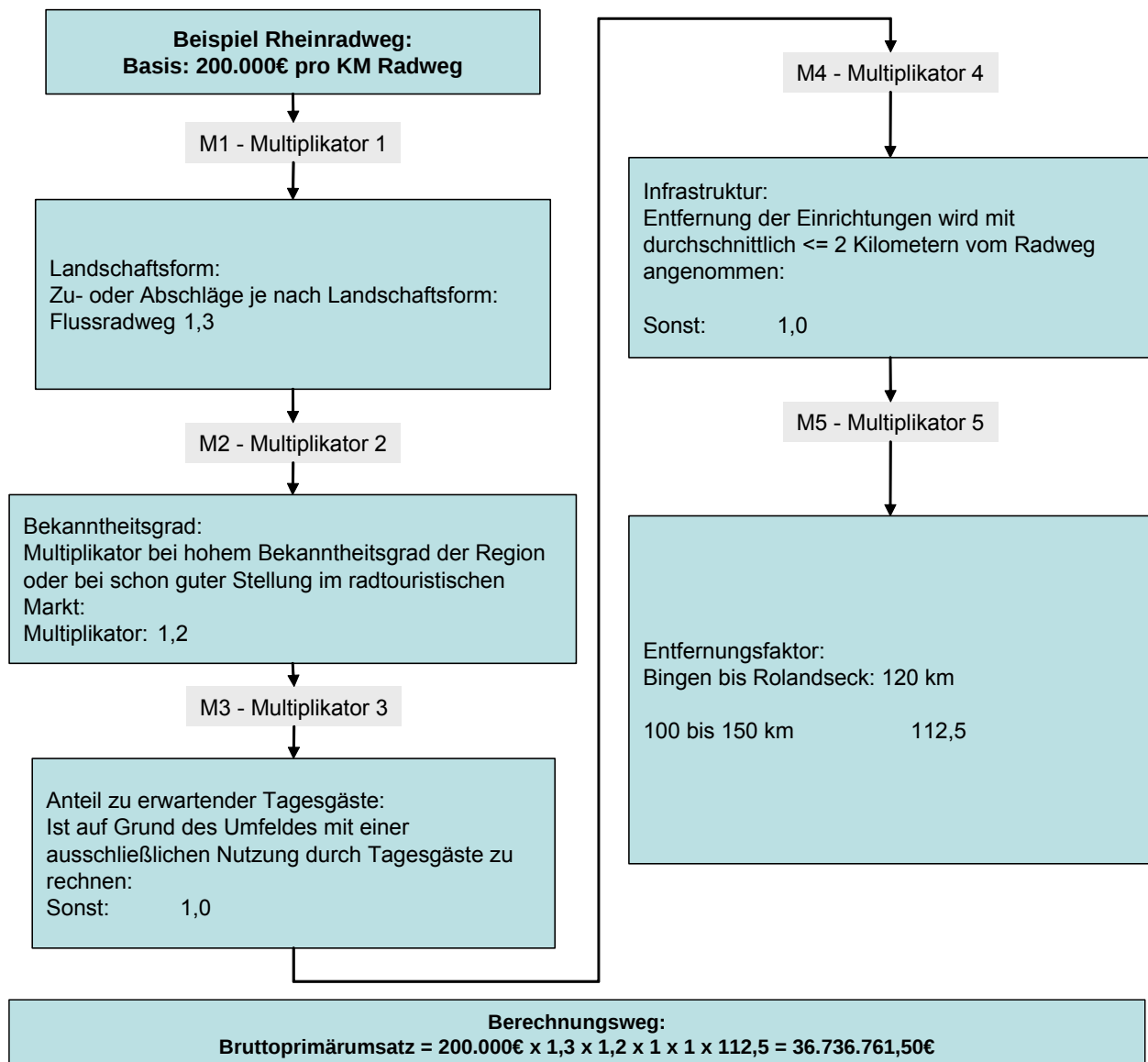
Quelle: DWIF 2004, eigene Darstellung

Nachfolgend soll am Beispiel eines Abschnittes des Rheinradweges die Berechnung des Bruttoprimärumsatzes und der wirtschaftlichen Effekte nachvollzogen werden.

Es wird der Abschnitt von Bingen bis nach Rolandseck betrachtet. Er weist eine Streckenlänge von 120 km auf und ist hinsichtlich seines Profils als einfach zu betrachten.

Für den Rheinradweg soll ein hoher Bekanntheitsgrad der Region angenommen werden. Der zu erwartende Anteil an Tagesgästen liegt unter 80%³⁴.

³⁴ Telefonische Auskunft der Romantischer Rhein Tourismus GmbH

Abb. 92: Berechnungsbeispiel Rheinradweg

Quelle: eigene Berechnung 2007; Differenzen können sich durch Abrundung der Multiplikatoren ergeben

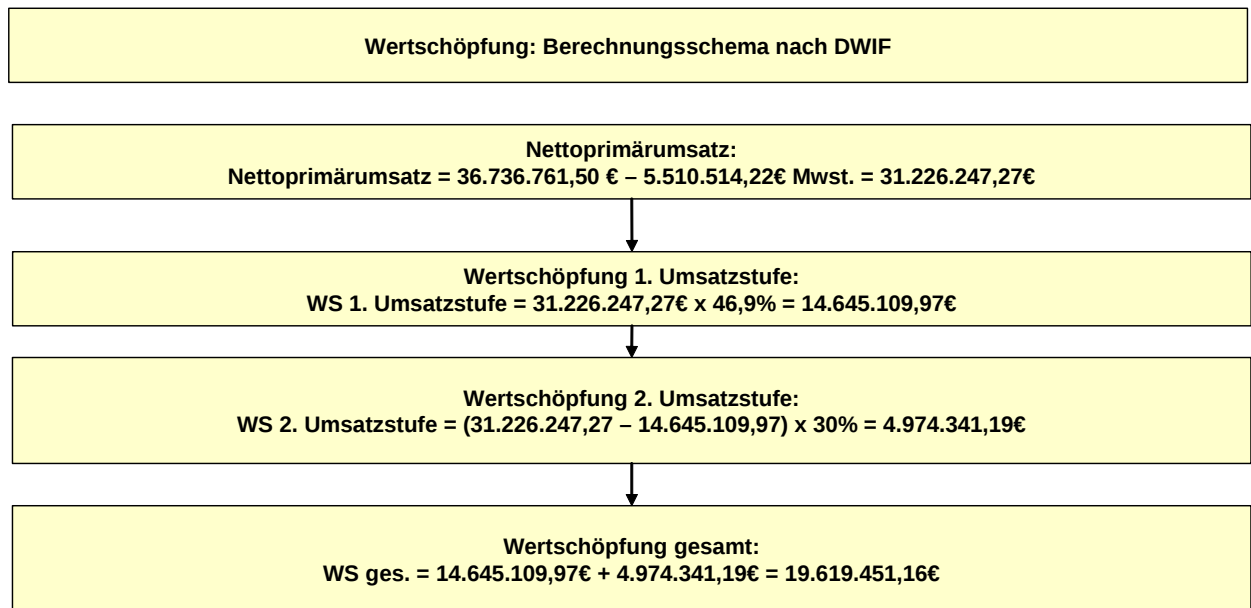
Somit ergibt sich ein Bruttoprimärumsatz für den betrachteten Abschnitt des Rheinradweges in Höhe von ca. 37 Mio. €.

Dieser Wert beträgt mehr als 40% des Mosel-Radweges. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Mosel-Radweg fast die doppelte Länge aufweist und schon wesentlich länger im Markt als radtouristisches Produkt ohne Netzlücken angeboten wird. Vor diesem Hintergrund und mit der gebotenen Vorsicht erscheint der errechnete Wert für den Rheinradweg durchaus plausibel. Vergleichsdaten, an Hand derer

sich das Modell verifizieren lassen könnte, liegen leider nicht in brauchbarer Form vor.

Die wirtschaftlichen Effekte des betrachteten Abschnittes belaufen sich auf fast 20 Mio. €.

Abb. 93: Berechnungsbeispiel wirtschaftliche Effekte Rheinradweg



Quelle: DWIF 2004, eigene Darstellung

Insgesamt betrachtet liefert das Berechnungsmodell einen einfachen, schnell durchführbaren Weg, mit dem sich die regionalwirtschaftlichen Effekte von radtouristischen Projekten abschätzen lassen.

Das Modell berücksichtigt dabei verschiedene, individuelle Merkmale, ohne dass seine Anwendung komplexe Erhebungen im Vorfeld erfordert. Diese Flexibilität in der Anwendung geht natürlich zu Lasten der Genauigkeit eines solchen Modells – wobei auch nicht der Anspruch einer genauen Wiedergabe der Wirklichkeit unterstellt werden kann, die nur mit einer individuellen Erhebung, wie sie Grundlage der hier dargestellten Untersuchung ist, möglich wird.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass gerade zur Abschätzung von Effekten im Vorfeld von entsprechenden Maßnahmen dieses Modell auch schwerwiegende Argumente für den Ausbau radtouristischer Infrastruktur liefern kann.

Eine Validierung des Modells ist an Hand vorliegender Daten nicht möglich, da kaum Studien zu den wirtschaftlichen Effekten von Radwegen vorliegen. Trotzdem kann das Modell auf Basis der vier untersuchten Radwege überprüft und die Ergebnisse mit den erhobenen und hochgerechneten Daten verglichen werden. Diese Form der Überprüfung muss jedoch mit Einschränkungen bewertet werden, da die Kennzahlen bzw. Multiplikatoren aus den erhobenen Daten abgeleitet wurden. Eine Übersicht über die berechneten Daten ist in Tab. 55 dargestellt.

Tab. 55: Modellanwendung auf die vier untersuchten Radwege

			Multiplikatoren							
	Brutto-primärumsatz / km	Länge	M1	M2	M3	M4	M5	Brutto-primärumsatz	Brutto-primärumsatz empirisch	Abweichung in %
Mosel-Radweg	200.000	238	1,3	1,9	1	1	187,5	96.301.876	90.648.053,29	-5,9
Kraut und Rüben-Radweg	200.000	137	0,7	1	1	1	112,5	16.291.209	15.907.082,79	-2,4
Maare-Mosel-Radweg	200.000	58	0,7	1	1	1	56,25	8.145.604	8.392.631,14	3,0
Nahe-Radweg	200.000	120	1,3	0,7	1	1	112,5	19.750.890	18.924.762,44	-4,2

Quelle: eigene Berechnung

Insgesamt zeigt der Vergleich der empirisch ermittelten und hochgerechneten Daten nur geringe Unterschiede zu den auf Basis des Modells berechneten Daten. Die größten Abweichungen von absolut fast 6% ergeben sich für den Mosel-Radweg.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Studie hatte vor allem zum Ziel, die Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus auf eine wissenschaftlich fundierte Basis zu stellen. Ein zentrales Ergebnis der Studie ist, dass Fahrradtourismus nicht nur ein wichtiges touristisches Segment darstellt, sondern in den Regionen, in denen er stattfindet, einen wichtigen Beitrag zum Volkseinkommen leisten kann. Vor allem in ländlichen Regionen mit nur geringer Wirtschaftskraft kann der Radtourismus einen wichtigen, wirtschaftlichen Faktor darstellen.

Die dargestellten Ergebnisse beruhen auf einer Befragung an rheinland-pfälzischen Radwegen, die von Oktober 2005 bis November 2006 durchgeführt wurde. Nur mit diesem aufwändigen Untersuchungsdesign ließen sich auch verlässliche Aussagen für Jahreszeiten treffen, die außerhalb der touristischen Saison liegen, die aber auch einen nicht unerheblichen Anteil zur Wertschöpfung alleine schon durch die Inanspruchnahme durch Tagesgäste beisteuern.

Insgesamt wurden auf den vier untersuchten Radwegen an 32 Stichtagen rund 46.000 Radfahrer im Verlauf eines Jahres gezählt. Diese bildeten die Basis für die Hochrechnung des gesamten jährlichen Radfahreraufkommens auf den vier Radwegen. Rund 5.500 Personen konnten zu ihrem Radreiseverhalten befragt werden und über 2.200 der Befragten haben nach Abschluss ihrer Radreise ein Protokoll mit ihren Reiseausgaben vollständig ausgefüllt zurückgesandt. Im Vergleich mit sonstigen Gästebefragungen ist dieser Rücklauf äußerst positiv zu bewerten.

Auf Basis der dargestellten Erhebung wurde das radtouristische Aufkommen an den vier untersuchten Radwegen pro Jahr hochgerechnet und die weiteren Daten der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus ermittelt. Allein auf den vier untersuchten Radwegen kann pro Jahr mit einem Volumen von fast 800.000 Radfahrern gerechnet werden. Den größten Anteil an diesem Volumen hat der im Markt schon lange erfolgreich eingeführte Mosel-Radweg, auf den allein über 400.000 Radfahrer jährlich entfallen. Der Kraut und Rüben-Radweg sowie der Nahe-Radweg können jeweils rund 150.000 Radfahrer jährlich aufweisen und selbst der mit 58 Kilometern Streckenlänge kürzeste der untersuchten Radwege, der Maare-Mosel-Radweg, weist noch ein jährliches Volumen von ca. 70.000 Radfahrern auf. In der saisonalen Verteilung ergibt sich ein eindeutiger Schwerpunkt in der zweiten Jahreshälfte im Monat September. Die radtouristische Saison folgt somit auch der gesamttouristischen

Saison in Rheinland-Pfalz, die ebenfalls im Monat September ihren Schwerpunkt aufweist.

Für das Bundesland Rheinland-Pfalz insgesamt wurde das radtouristische Volumen in Form von Spannweiten ermittelt, die zwischen 4,2 Mio. und 7,7 Mio. Radtouristen liegen. Das tagestouristische Volumen liegt zwischen 2,9 und 6,0 Mio. Gästen, die Zahl der Mehrtagesgäste schwankt zwischen 1,2 und 1,7 Mio. Gästen.

Diese Radtouristen leisten einen Anteil von fast 10% an der gesamten touristischen Wertschöpfung: Die berechneten Varianten weisen im Mittelwert eine touristische Wertschöpfung von ca. 275 Mio. € auf, der Maximalwert liegt sogar bei ca. 327 Mio. €. Die gesamttouristische Wertschöpfung liegt bei rund 3,3 Mrd. €. Dabei wird fast ein Viertel der radtouristischen Wertschöpfung allein von den untersuchten vier Radwegen erwirtschaftet, wobei wiederum ein großer Teil auf den Mosel-Radweg als wirtschaftlich erfolgreichsten Radweg entfällt. Dies zeigt die Bedeutung professioneller Arbeit im Bereich der Vermarktung der Wege als touristische Produkte auf.

Wird die auf den vier untersuchten Radwegen errechnete jährliche Wertschöpfung in Höhe von ca. 62 Mio. € den geschätzten Kosten für den Bau der Radwege ohne Unterhalt und sonstigen Aufwendungen wie Marketing, Beschilderung etc. in Höhe von ca. 83,1 Mio. € gegenübergestellt, muss festgestellt werden, dass diese Investitionen sich schon nach kurzer Zeit über die positiven, indirekten wirtschaftlichen Effekte in den Regionen bezahlt gemacht haben. Auch wenn diese Kosten die eher untere Grenze der tatsächlich anfallenden Kosten markieren und die Unterhaltungs- und Marketingkosten nicht berücksichtigt sind, stellt dies ein äußerst positives Ergebnis dar.

Zurückzuführen ist dieser hohe Wert auf das Ausgabeverhalten der Radreisenden. Im Vergleich mit den Touristen insgesamt liegt ihr Ausgabenniveau auf einem nur leicht niedrigeren Niveau und in für Radfahrern relevanten Bereichen, wie Unterkunft oder Einkäufe liegen die Ausgaben teilweise sogar auf einem deutlich höheren Niveau. Im Durchschnitt geben die übernachtenden Radtouristen rund 62 € pro Person und Tag aus, die Tagesgäste rund 20 € pro Person.

Tab. 56: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen

	Übernach- tungsgäste	Tagesgäste
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag	in €	in €
insgesamt	62,0	20,1
Unterkunft	30,1	0,0
Café/Restaurant	17,7	12,2
Einkäufe/Lebensmittel	5,0	3,2
sonstige Einkäufe	4,0	1,3
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	1,8	0,8
lokaler Transport	2,4	2,0
sonstige Dienstleistungen	1,1	0,5

Quelle: ETI 2007

Die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für die Regionen, durch welche die vier untersuchten Radwege führen, und für Rheinland-Pfalz insgesamt spiegelt sich somit in den folgenden Eckdaten wider:

- ➔ Radtouristen in Rheinland-Pfalz jährlich: zwischen ca. 4,2 Mio. und 7,75 Mio. Gästen insgesamt, davon Tagesgäste 2,9 bis 6,0 Mio. und Übernachtungsgäste 1,24 und 1,71 Mio. Gästen.
- ➔ Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der übernachtenden Gäste: Ca. 5,7 Tage.
- ➔ Durchschnittliche Tagesausgaben pro Radtourist: Tagesgäste ca. 20,1 €, Übernachtungsgäste ca. 62,0 €.
- ➔ Bruttoprimärumsatz durch Radtouristen in Rheinland-Pfalz (jährlich): zwischen 442 Mio. € und 650 Mio. €.
- ➔ Daraus resultierende jährliche Wertschöpfung: zwischen 224 Mio. € und 327 Mio. €.
- ➔ Anteil des Radtourismus an der jährlichen touristischen Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz insgesamt: 8,3% im Mittel über alle Varianten.
- ➔ Durchschnittlicher Bruttoprimärumsatz pro Kilometer touristischer Radweg durch Radfahrer in Rheinland-Pfalz: Ca. 200.000 €.
- ➔ Daraus resultierende jährliche Wertschöpfung pro Kilometer touristischer Radweg: Ca. 108.000 €

Die dargestellten Ergebnisse zeigen aber auch deutlich auf, dass Radtourismus in Rheinland-Pfalz stark auf bestimmte Radrouten konzentriert ist, die einen extrem hohen Anteil auch übernachtender Radtouristen anziehen können. Daneben gibt es

auch Radwege, welche eher von der lokalen und regionalen Bevölkerung als gern akzeptierte Freizeitinfrastruktur angenommen werden. Dementsprechend geringer sind die Beiträge solcher Wege zur touristischen Wertschöpfung.

Ein Fazit muss also lauten: Radwegebau als Teil der radtouristischen Infrastruktur kann sich für eine Region lohnen. Den durchschnittlichen Kosten von 150.000 € pro Kilometer Radwegebau stehen wirtschaftliche Effekte gegenüber, welche diese Investitionen schon in kurzer Zeit mehr als auffangen können. Die notwendigen Investitionen werden also alleine durch die wirtschaftlichen Effekte, welche der Radtourismus bewirkt, wieder eingespielt. Voraussetzung ist allerdings, dass die Wünsche und Anforderungen der Radtouristen hinsichtlich Angeboten und Infrastrukturen berücksichtigt werden. Hinweise, wie radtouristische Angebote gestaltet sein sollten, werden ebenfalls in der vorliegenden Studie gegeben. Die drei Kernpunkte sind hierbei:

- Die Beschilderung, welche aktuell und eindeutig sein muss.
- Die Qualität der Wege, welche ein gefahrloses Befahren der Wege ermöglichen soll.
- Eine hohe landschaftliche Attraktivität.

Zusätzlich werden von den Radtouristen auch der Routenverlauf, das gastronomische Angebot und die Erreichbarkeit der Wege mit dem ÖPNV als wichtige Elemente angesehen. Gerade die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist vor dem Hintergrund der Beliebtheit von streckenorientierten Radtouren ein wesentliches Element, da diese dem Radtouristen den Rücktransport zum Ausgangspunkt der Tour ermöglicht.

Weiterhin müssen die touristischen Leistungsträger innerhalb einer Region vom Nutzen des Radtourismus überzeugt und somit motiviert werden, entsprechende Angebote an den Radrouten anzubieten. Nur so können die Radtouristen zu Ausgaben animiert werden und nur so können wirtschaftliche Effekte entstehen.

Die Verteilung der Nutzergruppen der Radwege ist – je nach betrachtetem Radweg – deutlich unterschiedlich. Vor allem der Mosel-Radweg kann einen erheblichen Anteil an Mehrtagesgästen anziehen. Diese Nutzergruppe ist auf den anderen Radwegen in deutlich geringerem Umfang vertreten. Werden die Nutzergruppen unter dem Aspekt der erzielbaren Wertschöpfung betrachtet, erweisen sich die Mehrtagesgäste, welche an einem Standort übernachten und von dort aus Tagesausflüge unternehmen, als lukrativste Gästegruppe: Sie zeigen die höchsten durchschnittlichen Tagesausgaben.

Werden die soziodemographischen Eckdaten der Radtouristen betrachtet, zeigen diese sich in Rheinland-Pfalz als deutlich älter im Vergleich zum Altersdurchschnitt der Gäste im Land insgesamt. Dieses höhere Niveau in der Altersstruktur findet sich auf allen untersuchten Radwegen im Land wieder. Unter der Voraussetzung, dass Radfahren auch weiterhin eine bedeutende Stellung im Bereich der Freizeit- und Urlaubsaktivitäten einnehmen wird, werden sich die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur durch den demographischen Wandel positiv auf die weitere Entwicklung der radtouristischen Nachfrage in Rheinland-Pfalz niederschlagen. Hierfür spricht auch das steigende Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung, welches leichten sportlichen Aktivitäten einen festen Platz in der Freizeitgestaltung großer Bevölkerungsschichten einräumen wird.

Ein wesentliches Ergebnis der vorliegenden Arbeit ist die Ableitung eines Berechnungsmodells, welches auf Basis eines Bruttoprimärumsatzes pro Kilometer Radweg die Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte von radtouristischen Projekten in der Planungsphase, aber auch schon bestehender Einrichtungen, erlaubt. Dabei kann dieses Modell an unterschiedliche Rahmenbedingungen angepasst werden und erlaubt so eine schnelle und unkomplizierte Abschätzung der Effekte, ohne dass komplexe zusätzliche Daten erhoben werden müssen. Ausgehend von einem Bruttoprimärumsatz in Höhe von 200.000 € können unter Berücksichtigung verschiedener, an die jeweilige Situation des geplanten Radweges angepasster Multiplikatoren Auf- oder Abschläge ermittelt werden, so dass eine realistische Abschätzung der zu erwartenden Effekte vorgenommen werden kann.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen stellen sich weitere Forschungsfragen und Aufgabenfelder, welche künftig Beachtung finden sollten:

- Überprüfung der Modellannahmen in anderen Regionen.
- Detaillierte Erfassung der Tagesausgaben von Radtouristen mit Hilfe von Urlaubstagebüchern.
- Vollständige Erfassung des Volumens im Radverkehr an allen Radwegen des Landes mit Hilfe elektronischer Zählstationen.
- Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten, welche es dem Nutzer erlauben, auch unabhängig von festen Radrouten und länderübergreifend Radreisen zu planen. Hier sollte die Entwicklung von Softwaretools, welche das vorhandene Radwegenetz dynamisch verknüpfen können, weiter entwickelt werden.

- ➔ Entwicklung von länderübergreifenden Lösungen, welche den Radtouristen neue Möglichkeiten hinsichtlich der Streckengestaltung ermöglichen. Hier bietet das geplante D-Routen-Netz interessante Ansatzpunkte.
- ➔ Touristische Routenberatung, ähnlich den Paketen, welche der ADAC für Autotouristen anbietet.
- ➔ Regelmäßige Kontrolle und Weiterentwicklung von Qualitätsstandards sowohl in der radtouristischen Infrastruktur, als auch auf der Ebene der Leistungsträger.

Insgesamt gesehen stellt sich somit der Radtourismus als attraktives, wirtschaftlich tragfähiges touristisches Segment dar, welches in der Lage ist, auch in peripheren Regionen touristische Wertschöpfung zu erzeugen. Voraussetzung hierfür ist aber die Beachtung von Anforderungen, welche die Nachfrage an das Produkt Radtourismus stellt und die Einhaltung von verschiedenen Qualitätsanforderungen. Nur die Anlage von Radwegen wird noch keine wirtschaftlichen Effekte erzielen können. Erst wenn Radtourismus als Qualitätsprodukt verstanden wird, hinter dem auch die touristischen Leistungsträger einer Region stehen, kann Radtourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor innerhalb einer Region entwickelt werden.

Anhang

Kriterien Radfernwege

Standards für Radfernwege (Quelle: Schneewolf, Grimm 2006, S. 104/105):

erforderlich:

- *möglichst umwegarme Verbindungen:*
Führung unter Berücksichtigung von Topographie, Barrieren, Gefahrenstellen und Sehenswürdigkeiten.
- *sichere Befahrbarkeit:*
 - *Innerorts (V max 50 km/h):*
 - = 5.000 Kfz/d i.d.R. Führung über Fahrbahn möglich,
 - 5.000 – 10.000 Kfz/d: Einzelfallprüfung: Lkw-Anteil, übersichtliche Führung, Geschwindigkeitsniveau, sonstige Rahmenbedingungen
 - Radverkehrsanlage erforderlich bei > 10.000 Kfz/Tag.
 - *Außerorts:*
 - < 5.000 Kfz/d (Vmax 70 km/h) i.d.R. Führung über Fahrbahn möglich, ggf. Einzelfallprüfung: Lkw-Anteil, übersichtliche Führung, Geschwindigkeitsniveau, sonstige Rahmenbedingungen
 - Radverkehrsanlage erforderlich bei > 5.000 Kfz/Tag
 - *Ausnahme:*
 - Radverkehrsanlage geplant: übergangsweise Führung über Straße möglich.
Gefahrlose Benutzung durch Kinder (z.B. Brückengeländer, Hindernisse auf der Strecke).
- *sichere Überquerbarkeit von Straßen:*
z.B. Signalanlagen, Unter- oder Überführungen, Mittelinseln bei außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, je nach Kfz-Stärken.
Warnhinweis (Z 138) auf querende Radfahrer als kurzfristige Maßnahme möglich
- *allwettertauglicher Belag (außer bei Schnee- und Eisglätte):*
 - innerorts: Asphalt, Betonverbundsteine ohne Fase, Platten;
 - außerorts: Asphalt, wassergebundene Decke, Betonverbundsteine ohne Fase, Betondecke außerorts.
- *einheitliche und durchgängige Wegweisung in beiden Richtungen:*
gemäß Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV, Ausgabe 1998 (Einschübe sollen integrierbar sein).
Orientierung soll auch ohne zusätzliches Kartenmaterial möglich sein.
- *Ausweisung des öffentlichen Verkehrs mit Fahrradbeförderung (auch Fahren):*
Differenziert nach Stadt und Land (Beförderungsbedingungen).
- *Regelbreiten der Radverkehrsanlagen:*
 - gemäß Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 95, StVO-VwV)
 - empfohlene Mindestbreite 2 m (ADFC-Definition) insbesondere für Wirtschaftswege.
- *Angebot an touristischer Infrastruktur:*
Angebot an Übernachtungs-, Einkehr- und Versorgungsmöglichkeiten, sowie Hinweise auf diese Einrichtungen entlang der Radfernwege.

wünschenswert:

- *- zügig und mit hohem Komfort befahrbar:*
 - durchgängige Befahrbarkeit mit Tourenrädern und Gepäck, Tandem, Anhänger.
 - Drängelgitter nur an Gefahren- und/oder Gefällstrecken mit breiter Durchfahrmöglichkeit (mind. 1,5 bis 1,8 m).

- *attraktive Routenführung:*
 - - erlebnisorientiert, naturnah, kulturelle Sehenswürdigkeiten etc.,
 - - Monotonie vermeiden – Einpassung in die Umgebung.
- *Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber Erschließungsstraßen bei Dominanz des Radverkehrs.*
- *Angebote der touristischen Infrastruktur (z.B. Rastplätze, Kinderspielplätze).*
- *Ausschluss störender Nutzungen (z.B. Reiten auf wassergebundener Decke).*

Tab. A 1 Urlaubs- und Reisemotive der Deutschen

Die in Spalte 5 markierten Motive zeigen signifikante Abweichungen in Bezug auf die Bevölkerung insgesamt (Signifikanzniveau $\leq 0,05$)

Alle Angaben in %				Differenzen gegen- über Bevölkerung insgesamt	
Urlaubsmotive	Bevölke- rung insgesamt	Personen, die allge- mein im Urlaub radfahren	Personen, für die Radfahren eine der drei wichtigsten Aktivitäten im Urlaub ist	Personen, die allge- mein im Urlaub radfahren	Personen, für die Radfahren eine der drei wichtigsten Aktivitäten im Urlaub ist
Natur erleben	85,7%	90,2%	94,9%	4,5%	9,2%
Aus dem Alltag herauskommen, Tapeten-	88,3%	89,8%	92,2%	1,6%	3,9%
Frische Kraft sammeln	86,7%	88,5%	88,8%	1,8%	2,1%
Abschalten/ausspannen	85,3%	88,2%	86,9%	2,9%	1,6%
Den Horizont erweitern, etwas für Kultur und	80,2%	81,5%	84,4%	1,3%	4,2%
Sich Bewegung verschaffen, leicht sportliche	66,0%	75,2%	82,9%	9,3%	17,0%
Zeit füreinander haben	78,1%	82,6%	82,1%	4,5%	4,0%
Ganz neue Eindrücke gewinnen, etwas ganz	82,6%	83,0%	81,8%	0,5%	-0,8%
Sich eigenen Interessen widmen	71,8%	74,7%	77,2%	2,9%	5,4%
Tun und lassen können was man will, frei sein	69,0%	73,0%	76,2%	4,0%	7,2%
Sich verwöhnen lassen, sich etwas gönnen,	74,9%	75,6%	74,7%	0,7%	-0,2%
Andere Länder erleben, viel von der Welt	77,9%	78,1%	71,9%	0,2%	-6,0%
Sich auf sich selbst besinnen, Zeit zum Nach-	59,3%	64,0%	71,1%	4,6%	11,8%
Eine bekannte Region wiederbesuchen	68,4%	71,6%	70,6%	3,2%	2,2%
Mit anderen Leuten zusammen sein, Gesellig-	67,7%	69,2%	67,8%	1,5%	0,1%
Etwas für die Gesundheit tun, Krankheiten	54,1%	60,5%	66,2%	6,4%	12,1%
Reine Luft, sauberes Wasser, aus der ver-	53,3%	59,1%	63,6%	5,7%	10,3%
Viel erleben, viel Abwechslung haben	66,6%	67,8%	62,7%	1,2%	-3,9%
Gut essen	63,9%	65,2%	61,9%	1,3%	-2,0%
Hobbies nachgehen	45,8%	52,6%	60,6%	6,8%	14,8%
Viel Spaß und Unterhaltung haben, sich	58,8%	60,7%	57,0%	1,9%	-1,8%
In die Sonne kommen, dem schlechten Wetter	65,5%	64,7%	54,5%	-0,9%	-11,0%
Verwandte, Bekannte, Freunde wieder treffen	44,8%	47,3%	49,8%	2,5%	5,0%
Viel herumfahren, unterwegs sein	52,4%	53,2%	49,1%	0,8%	-3,3%
Aktiv Sport treiben	30,4%	39,2%	48,4%	8,8%	18,0%
Auf Entdeckung gehen, ein Risiko auf sich	41,6%	45,0%	46,6%	3,3%	5,0%
Urlaubsbekanntschaften machen	33,6%	36,3%	41,5%	2,7%	8,0%
Viel ruhen, nichts tun	47,9%	46,9%	40,8%	-1,0%	-7,0%
Etwas für die Schönheit tun	23,6%	25,7%	25,6%	2,1%	2,0%
Flirt und Liebe	17,5%	18,6%	12,8%	1,1%	-4,7%

Quelle: (Europäisches Tourismus Institut GmbH 2007)

Abb.-A 1: Vor-Ort-Fragebogen

Fragebogen zum Fahrradfahren (© ETI) **Fragebogen ID** 06 - 00001

(Int.: diese ID IMMER auf den anderen Fragebogen übertragen!!!)

Interviewer ID: ____ **Radroute ID:** ____ **Erhebungsstandort ID:** ____

Befragungsdatum: _____.06 **Uhrzeit** ____ : ____ **Richtung ID:** ____

1. An welchem Datum haben Sie diese Radtour/Radreise begonnen? heute ☐ Anderes Datum: _____.06

2. Und an welchem Ort haben Sie diese Radtour/Radreise am eben genannten Datum begonnen? Ort (Code aus Liste) ____
Sonst. Ort: _____

3. An welchem Datum werden Sie diese Radtour/Radreise beenden? heute ☐ Anderes Datum: _____.06

4. Und an welchem Ort werden Sie diese Radtour/Radreise am eben genannten Datum beenden? Ort (Code aus Liste) ____
Sonst. Ort: _____

5. Falls Sie länger als einen Tag mit dem Fahrrad unterwegs sind: Bitte nennen Sie mir den Start- und Zielort Ihrer heutigen Tagesetappe! (Int.: nur wenn ZP länger als einen Tag unterwegs ist) Von (Code aus Liste – Start) ____ Nach (Code aus Liste – Ziel) ____
Sonst. Ort: Von _____ Nach _____

6. Haben Sie auf dieser Fahrradtour noch andere Verkehrsmittel benutzt? (Int.: Mehrfachnennungen möglich – Ausnahme „kein VM“)

	Bahn	Bus	Eigenes Auto	Fremdes Auto	Schiff	Andere	Kein VM
Anreise	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Unterwegs auf der Fahrradtour	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rückreise	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Weshalb sind Sie unterwegs? (Int.: Es sind Mehrfachnennungen möglich – auf logische Kombinationen achten!!!!)

☐ Sportliches Training ☐ Fahrt zu Freizeit-lokalität ☐ Zur Arbeit ☐ Mehrtagestour bis 3 Tage ☐ Sonstiges

☐ Zum Einkaufen ☐ Zur Schule ☐ Tagestour ☐ Mehrtagestour länger 3 Tage ☐ k.A.

8. Falls Sie länger als nur einen Tag mit dem Fahrrad unterwegs sind: Wie oft nutzen Sie auf dieser Radreise die folgenden Übernachtungsmöglichkeiten? (Int.: nur Übernachtungsgäste fragen! Bei keiner Nennung jeweils eine 00 eintragen! Bitte jeweils nachfragen, ob es ein Bed&Bike Betrieb war (B&B), wenn ja, jeweils ankreuzen!)

Hotel	____	B&B ☐	Camping	____	B&B ☐
Jugendherberge	____	B&B ☐	Bauernhof/Winzerhof	____	B&B ☐
Pension, Gasthof	____	B&B ☐	Bekannte/Verwandte	____	B&B ☐
Sonstiges	____	B&B ☐			



9. Sind Sie alleine oder mit anderen Personen unterwegs? alleine ☐ In einer Gruppe mit: ____ Personen

10.a. Für wie viele Personen haben Sie die Auslagen auf dieser Fahrradtour/Radreise bezahlt? Auslagen für: ____ Personen

10.b. Wie viel Geld haben Sie bis heute für folgende Dinge ausgegeben? Bitte berücksichtigen Sie alle Personen, für die Sie Auslagen bezahlt haben.

Unterkunft	_____ €	Weiß nicht ☐	Café/Restaurant	_____ €	Weiß nicht ☐
Einkäufe Lebensmittel	_____ €	Weiß nicht ☐	Sonstige Einkäufe	_____ €	Weiß nicht ☐
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	_____ €	Weiß nicht ☐	Lokaler Transport (z.B. Radibus, Bahn etc.)	_____ €	Weiß nicht ☐
Sonstige Dienstleistungen	_____ €	Weiß nicht ☐			

Z1. Wie häufig benutzen Sie durchschnittlich Ihr Fahrrad?

(Int.: Bitte Unterschied „in der Freizeit“ und „außerhalb der Freizeit“ erläutern!!)

	täglich	Mehrmals in der Woche	Mehrmals im Monat	Mehrmals im Jahr	seltener	Weiß nicht	k.A.
In der Freizeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Außerhalb der Freizeit (z.B. Weg zur Arbeit, Weg zum Einkaufen...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. Bitte sagen Sie mir, wie alt Sie sind!Alter (Int.: bei k.A.: bitte „111“)**12. Geschlecht?** (Int.: nur eine Nennung)weiblich ☐ ☐ männlich**13. Welcher Berufsgruppe gehören Sie an?** (Int.: nur eine Nennung)

- Selbstständige/r ☐
- Angestellte/r ☐
- Arbeiter/in ☐
- Beamte/r ☐
- Rentner/in ☐
- Hausfrau/-mann ☐
- In Ausbildung, Student/in ☐
- Schüler/in ☐
- z.Zt. ohne Arbeit ☐
- Sonstiges ☐
- k.A. ☐

14. Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?

Personen Davon Kinder unter 18 Jahren

(Int.: wenn keine Kinder, bitte „00“)

15. Wie hoch ist Ihr monatliches Haushaltsnettoeinkommen?

In Euro, nach Abzug aller Steuern und Versicherungen

Int.: nur eine Nennung

C	H	G	A	J	B	E	D	F	I	L
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

16. Bitte nennen Sie mir noch die Postleitzahl Ihres Wohnortes.PLZ: (Int.: deutsche PLZ!! → 5-stellig!)

(Int.: Alternative Frage an Ausländer:)

17. Bitte nennen Sie mir das Land in dem Sie leben.Ländercode: **Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!**

Wir geben Ihnen noch einen ergänzenden Fragebogen mit. Bitte füllen Sie diesen nach Ihrer Radtour/Radreise aus und senden Sie den Fragebogen im vorgesehenen Umschlag an uns zurück!

Bitte kleben Sie keine Briefmarke auf den Umschlag – das Porto zahlen wir!

Sie nehmen dann im November 2006 an der Verlosung einer Reise in Rheinland-Pfalz und Sachpreisen teil!

Ihre personenbezogenen Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt, nicht an Dritte weitergegeben und nach der Verlosung im November 2006 vernichtet.

Herzlichen Dank!

Abb.-A 2: Zusatzfragebogen (Selbstaussfüllerbogen zum Zurücksenden)



Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,

vielen Dank dafür, dass Sie sich die Zeit nehmen, diesen Fragebogen auszufüllen. Ihre Antworten sind sehr wichtig, denn Sie tragen mit Ihrer Stimme dazu bei, das Angebot für Radtouristen in Rheinland Pfalz zu verbessern! Wenn Sie Fragen zu dieser Forschungsstudie oder zu dieser Befragung haben, können Sie uns sehr gerne unter der oben angegebenen Adresse bzw. Telefonnummer erreichen.

Als **Dankeschön** für Ihre Teilnahme verlosen wir unter allen zurückgesendeten Fragebögen als ersten Preis **eine Reise für zwei Personen** mit drei Übernachtungen an dem Naheradweg! Als **zweiter bis vierter Preis** werden **Sachpreise** (hochwertiges Fahrradzubehör) verlost. Wenn Sie an dieser Verlosung teilnehmen möchten, teilen Sie uns am Ende dieser Seite bitte Ihren Namen und Ihre Adresse mit – Ihre personenbezogenen Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt, nicht im Zusammenhang mit Ihren Angaben bei der Befragung verwendet, nicht an Dritte weitergegeben und nach der Verlosung im November 2006 vernichtet. Die Gewinner werden von uns nach Abschluss der Befragung im November 2006 schriftlich benachrichtigt! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die folgenden Fragen beziehen sich auf Ihre Fahrradtour in Rheinland-Pfalz, bei der Sie von uns schon einmal befragt wurden – diese Fragen sind eine **wichtige Ergänzung** zu den Fragen, die wir Ihnen schon bei Ihrer Radtour gestellt haben.

Bitte beantworten Sie alle Fragen und lassen Sie keine aus, auch wenn Ihnen die Fragen ähnlich erscheinen – der Erfolg dieser Forschungsstudie hängt davon ab.

Malen Sie bitte in jeder Zeile den Kreis aus, der Ihre Meinung **am besten ausdrückt**. Also zum Beispiel:

Bitte stufen Sie jeweils ein, wie wichtig Ihnen die folgenden Informationen sind, wenn Sie sich bei der Planung einer Fahrradtour/Fahrradreise auf die Reiseroute oder -region vorbereiten!

	Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht
Rutenbeschreibung	☐	☒	☐	☐	☐

Wenn Sie sich einmal bei einer Antwort geirrt haben, dann kreisen Sie den Kreis ein und malen Sie den Kreis zur richtigen Antwort aus. Also zum Beispiel:

Bitte stufen Sie jeweils ein, wie wichtig Ihnen die folgenden Informationen sind, wenn Sie sich bei der Planung einer Fahrradtour/Fahrradreise auf die Reiseroute oder -region vorbereiten!

	Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht
Rutenbeschreibung	☒	☐	☐	☐	☐

Wenn Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, schicken Sie uns diesen bitte im beigefügten Rückumschlag zu – bitte kleben Sie keine Briefmarke auf den Umschlag – das Porto zahlen wir! Die Fragebögen werden an der Universität Trier anonym ausgewertet und anschließend vernichtet. Rückschlüsse auf Ihre Person oder auf persönliche Angaben können nicht gezogen werden und sind auch nicht beabsichtigt.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!



Bitte Abtrennen & mit dem Fragebogen an uns schicken, wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten!

Ja, ich möchte an der Verlosung teilnehmen und eine Wochenendreise nach Rheinland-Pfalz gewinnen!	
Vorname:	Nachname:
Straße:	Hausnummer:
Postleitzahl: _ _ _ _ _	Wohnort:

Fragebogen zum Fahrradfahren (© ETI-Europäisches Tourismus Institut) FB-ID: 06 - _ _ _ _ _

1. Bitte stufen Sie jeweils ein, wie wichtig Ihnen die folgenden Informationen sind, wenn Sie sich bei der Planung einer Fahrradtour/Fahrradreise auf die Reiseroute oder -region vorbereiten!

	Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht
Routenbeschreibung	☐	☐	☐	☐	☐
Spezieller Radwanderführer für die Tour	☐	☐	☐	☐	☐
Charakter/Schwierigkeitsgrad der Route	☐	☐	☐	☐	☐
Kartenskizze	☐	☐	☐	☐	☐
Typische Photos	☐	☐	☐	☐	☐
Ausschilderung der Route	☐	☐	☐	☐	☐
Landschaft	☐	☐	☐	☐	☐
Sehenswürdigkeiten	☐	☐	☐	☐	☐
Karten- und/oder Literaturtipps	☐	☐	☐	☐	☐
Abstecher/Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Routen	☐	☐	☐	☐	☐
Hinweise zur Erreichbarkeit der Radregion (z.B. Entfernung zum Wohnort, Öffentliche Verkehrsmittel)	☐	☐	☐	☐	☐
Pauschalangebote	☐	☐	☐	☐	☐
Internetangebote (wie z.B. www.radwanderland.de)	☐	☐	☐	☐	☐
GPS-Koordinaten für digitale Navigationssysteme (GPS = Global-Positioning-System)	☐	☐	☐	☐	☐
Publikationen und/oder Broschüren	☐	☐	☐	☐	☐
Übernachtungen/Gastronomie	☐	☐	☐	☐	☐

2. Wie viele Radtouren bzw. Radreisen haben Sie innerhalb der letzten 3 Jahre unternommen?

Wenn Sie in einem Jahr keine Tour unternommen haben, lassen Sie das Feld bitte leer!

Anzahl der Tagestouren (Radtour)	Im Jahr 2003: _ _ _	Im Jahr 2004: _ _ _	Im Jahr 2005: _ _ _
Anzahl der Mehrtagestouren (Radreise mit mindestens einer Übernachtung)	Im Jahr 2003: _ _ _	Im Jahr 2004: _ _ _	Im Jahr 2005: _ _ _

3. Bitte stufen Sie jeweils ein, wie wichtig Ihnen die folgenden Dinge während einer Fahrradtour sind.

	Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht
Landschaftliche Attraktivität	☐	☐	☐	☐	☐
Sehenswürdigkeiten und Kultur	☐	☐	☐	☐	☐
Routenverlauf	☐	☐	☐	☐	☐
Wegequalität	☐	☐	☐	☐	☐
Beschilderung der Route	☐	☐	☐	☐	☐
Gastronomisches Angebot	☐	☐	☐	☐	☐
Gepäcktransport	☐	☐	☐	☐	☐
Qualität der Übernachtungsmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐
Anschluss der Radroute an den öffentlichen Verkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Spezielle Betriebe für Radfahrer (z.B. Bed & Bike)	☐	☐	☐	☐	☐
Möglichst viel Kilometer am Tag fahren	☐	☐	☐	☐	☐
Gemütliches Radeln (bis ca. 30 Kilometer am Tag)	☐	☐	☐	☐	☐
Radtour auf einer ausgeschilderten Radroute	☐	☐	☐	☐	☐
Rundkurs (Start- und Zielort sind identisch)	☐	☐	☐	☐	☐
Übernachtungen an einem Ort, um von dort aus Tagestouren zu unternehmen (Stemmfahrten von einem festen Standort zu Zielen in der Region)	☐	☐	☐	☐	☐
Strecke von einem Start A zu einem Zielort B	☐	☐	☐	☐	☐
Geführte Radwanderungen	☐	☐	☐	☐	☐

4. Wie sind Sie auf die Idee gekommen, Ihre Fahrradtour/Fahrradreise in Rheinland-Pfalz zu unternehmen?

(Es sind Mehrfachnennungen möglich)

- | | | | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--|
| ☐ Tipps von Freunden/
Bekannten | ☐ Prospekte | ☐ Reisebüro | ☐ Fernsehsendung | ☐ Touristinformation in
Rheinland-Pfalz |
| ☐ Fahrradzeitschrift
(z.B. ADFC) | ☐ Reiseführer | ☐ Internet | ☐ Sonstiges | ☐ Weiß nicht mehr |

5.a. Für wie viele Personen haben Sie die Auslagen auf Ihrer Fahrradtour in Rheinland-Pfalz bezahlt?

Anzahl Personen: _ _ _

5.b. Wie viel Geld haben Sie auf dieser Fahrradtour für folgende Dinge ausgegeben? Bitte berücksichtigen Sie alle Personen, für die Sie Auslagen bezahlt haben.

- | | | | | | | | |
|---|---------|------------|-----------------------|-------------------|---------|------------|-----------------------|
| Unterkunft | _____ € | Weiß nicht | ☐ | Café/Restaurant | _____ € | Weiß nicht | ☐ |
| Einkäufe Lebensmittel | _____ € | Weiß nicht | ☐ | Sonstige Einkäufe | _____ € | Weiß nicht | ☐ |
| Unterhaltung/Kultur/Sport/
Eintrittsgelder | _____ € | Weiß nicht | ☐ | Lokaler Transport | _____ € | Weiß nicht | ☐ |
| Sonstige Dienstleistungen | _____ € | Weiß nicht | ☐ | | | | |

6. Wenn Sie bei Ihrer Fahrradreise übernachtet haben: haben Sie alle Übernachtungen vor der Reise gebucht?

- | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------------|
| ☐ Ja, alle | ☐ Teilweise | ☐ Nein, keine im Voraus gebucht | ☐ Weiß nicht mehr |
|--------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------------|

7. Wenn Sie bei Ihrer Fahrradreise übernachtet haben und mindestens teilweise die Unterkunft vor der Reise gebucht haben: Wie haben Sie gebucht? (Es sind Mehrfachnennungen möglich)

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Direkt beim Vermieter | ☐ Über das Internet | ☐ Bei einer Touristinformation |
| ☐ In einem Reisebüro | ☐ Beim Reiseveranstalter | ☐ Weiß nicht mehr |

8. Bitte stufen Sie jeweils ein, wie wichtig Ihnen die folgenden Dinge während einer Fahrradtour sind.

- | | Sehr bevorzugt | Bevorzugt | Weniger bevorzugt | Gar nicht bevorzugt | Weiß nicht |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Flusslandschaften (z.B. Mosel, Elbe) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Ebene Landschaften (z.B. Lüneburger Heide) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Mittelgebirge (z.B. Eifel, Sauerland, Harz) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Hochgebirge (z.B. Alpen) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Seenlandschaft
(z.B. Mecklenburgische Seenplatte) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Küstenlandschaft (z.B. Ost- oder Nordsee) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

9. Wie weit dürfen die folgenden Lokalitäten von der ausgeschilderten Radroute entfernt sein, damit diese aus Ihrer Sicht noch bequem erreichbar und benutzbar sind?

- | | Weniger als 1 km | Bis zu 1 km | 2-3 km | 3-5 km | Mehr als 5 km | Weiß nicht |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Übernachtungsmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Sehenswürdigkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Gastronomisches Angebot | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Einkaufsmöglichkeiten zur Verpflegung | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Tourist-Informationen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Abb.-A 3: Zählbogen für die Radverkehrserhebungen

ZÄHLFORMULAR P-250

RadrouteID: ErhebungsstandortID: Datum: RichtungID 1: ← ID:

InterviewerID: RichtungID 2: → ID:

Uhrzeit (alle 15 Minuten)	Σ 		Wetter (Code 1-20 eintragen!)	Evtl. Bemerkung
	Rtg. 1 ←	Rtg. 2 →		
10:15				
10:30				
10:45				
11:00				
11:15				
11:30				
11:45				
12:00				
12:15				
12:30				
12:45				
13:00				
13:15				
13:30				
13:45				
14:00				
14:15				
14:30				
14:45				
15:00				
15:15				
15:30				
15:45				
16:00				
16:15				

EUROPÄISCHES TOURISMUS INSTITUT GmbH
an der Universität Trier

Liebfrauenstr. 9
D-54290 Trier
+49.651.97866-0



Abb.-A 4: Erhebungsbogen zur Wetterlage (Ergänzung zum Zählbogen)

Codeliste WETTER P-250

	1. Sonnig		2. ziemlich sonnig		3. teilweise sonnig
	4. wechselnd bewölkt		5. bedeckt		6. Aufhellungen, einzelne Regenschauer
	7. Aufhellungen, einzelne Regen- oder Schneeschauer		8. Aufhellungen, einzelne Schneeschauer		9. teilweise sonnig, leicht gewitterhaft
	10. bewölkt, einige Regenschauer		11. bewölkt, einige Regen- oder Schneeschauer		12. bewölkt, einige Schneeschauer
	13. gewitterhaft		14. stark bewölkt, zeitweise Regen		15. stark bewölkt, zeitweise Schnee oder Regen
	16. stark bewölkt, zeitweise Schnee		17. stark bewölkt, anhaltender Regen		18. stark bewölkt, anhaltender Regen oder Schnee
	19. stark bewölkt, anhaltender Schnee		20. Nebel oder Hochnebel		

EUROPÄISCHES TOURISMUS INSTITUT GmbH
 an der Universität Trier

Liebfrauenstr. 9
 D-54290 Trier
 +49.651.97866-0



Tab. A 2 Zähltage

Datum	Tag	Summe erfasster Radbewegungen
10.10.2005	Wochentag	39
12.10.2005	Wochentag	1559
16.10.2005	Wochenende	2419
20.10.2005	Wochentag	261
22.10.2005	Wochenende	292
25.10.2005	Wochentag	107
09.11.2005	Wochentag	227
12.11.2005	Wochenende	303
22.03.2006	Wochentag	140
26.03.2006	Wochenende	246
16.04.2006	Wochenende	186
19.04.2006	Wochentag	1040
23.05.2006	Wochentag	706
27.05.2006	Wochenende	2295
04.06.2006	Wochenende	3384
16.06.2006	Wochentag	2857
05.07.2006	Wochentag	832
09.07.2006	Wochenende	1883
26.07.2006	Wochentag	1572
29.07.2006	Wochenende	2357
09.08.2006	Wochentag	2920
12.08.2006	Wochenende	1901
16.08.2006	Wochentag	1358
26.08.2006	Wochenende	2057
06.09.2006	Wochentag	6529
10.09.2006	Wochenende	324
20.09.2006	Wochentag	1758
24.09.2006	Wochenende	2686
03.10.2006	Wochentag	323
07.10.2006	Wochenende	514
18.10.2006	Wochentag	1337
22.10.2006	Wochenende	1765
Summe Wochentags	17	22612
Summe Wochenende	15	23565
Summe Zähl- /Befragungstage und Ge- samtzahl erfasster Radbe- wegungen	32	46177



Literatur

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2003): Die Radreiseanalyse 2003. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. <http://www.fatourismus.adfc.de/index.htm?rranalys03.htm>. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2004): Die Radreiseanalyse 2004. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. http://www.adfc.de/5238_1. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2005): Die Radreiseanalyse 2005. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. http://www.adfc.de/5238_1. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2006a): Die Radreiseanalyse 2006. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. http://www.adfc.de/5238_1. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2006b): ADFC - Entdeckerkarte. Radfernwege auf einen Blick: 150 Routen in Ihrem Aktivurlaub. Bremen. Online verfügbar unter http://www.bmvbs.de/Service/Mediathek-Publikationen/Publikationen-Downloads-,370.949687/ADFC-Entdeckerkarte-Deutschlan.htm?global.back=/Service/Mediathek-Publikationen/-%2C370%2C0/Publikationen-Downloads.htm%3Flink%3Dbmv_liste%26link.sKategorie%3D, zuletzt geprüft am 20.01.09.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2007): Die Radreiseanalyse 2007. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. http://www.adfc.de/5238_1. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2008): Die Radreiseanalyse 2008. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. http://www.adfc.de/5238_1. Bremen.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.: Gastbetriebe in Deutschland und Europa - Bett & Bike. http://www.bettundbike.de/12_1.
- Becker, Christoph (1988): Regionale Beschäftigungs- und Einkommenseffekte durch den Fremdenverkehr - die Situation in der Bundesrepublik Deutschland. In: Storbeck, Dietrich (Hg.): Moderner Tourismus. Tendenzen und Aussichten (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 17). Trier, S. 373–398.
- Besel, Karin (2002): Touristische Fahrradinfrastruktur in Trier. Abschlussbericht Grundpraktikum zur Fremdenverkehrsgeographie. Trier.
- Bett & Bike Deutschland (2009): Gastbetriebe in Deutschland und Europa - Bett & Bike. <http://www.bettundbike.de/bub/searchresult.php>.
- Biermann, Axel (1994): Fahrradtourismus - eine umweltschonende Fremdenverkehrsform? Ergebnisse einer Analyse der fahrradtouristischen Angebots- und Nachfragestrukturen im Münsterland unter besonderer Berücksichtigung umweltschonender Aspekte.- unveröffentlichte Diplomarbeit der Universität Trier. Trier.
- Bracher, Tilman (1987): Konzepte für den Radverkehr. Fahrradpolit. Erfahrungen u. Strategien. Bielefeld.
- Bundesamt für Straßen ASTRA; Stiftung SchweizMobil; Fonds für Verkehrssicherheit (Hg.) (2008): Planung von Velorouten. Handbuch. Herausgegeben von Bundesamt für Straßen ASTRA, Stiftung SchweizMobil und Fonds für Verkehrssicherheit. (Vollzugshilfe für Langsamverkehr, 5).

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2006): Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr. Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung. Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2007): Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht. Unter Mitarbeit von Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV). Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr. Hannover.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Herausgegeben von Bau- und Wohnungswesen Bundesministerium für Verkehr. Berlin.
- Deutsche Zentrale für Tourismus; Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hg.) (2005): Deutschland per Rad entdecken. erfahren, erleben, genießen. Bremen; Frankfurt.
- Diekmann, Andreas (2009): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen (rororo Rowolts Enzyklopädie, 55678). 20. Aufl. Reinbek bei Hamburg.
- Dodge, Pryor; Bauer-Lessing, Renate (1997): Faszination Fahrrad. Geschichte - Technik - Entwicklung. Kiel.
- Europäisches Tourismus Institut GmbH (2007): Strategien zur Stärkung des Tourismus in den neuen Bundesländern unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Wettbewerbssituation. Bundesweite Repräsentativstudie. Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bonn.
- Europäisches Tourismus Institut GmbH (Hg.) (2005): Touristisches Entwicklungskonzept Rheinland-Pfalz. Ergebnisse der empirischen Untersuchungen. Herausgegeben von Europäisches Tourismus Institut GmbH. Trier.
- EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION (Hg.) (2008): Euro-Velo-Routen (kartographischer Überblick über die ECF-Routen). Herausgegeben von EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION. www.ecf.com/83_1, zuletzt aktualisiert am 25.04.2008.
- EUROSTAT (Hg.) (2002): Community methodology on TOURISM statistics - WORKING GROUP MEETING ON TOURISM STATISTICS. Meeting on 17-18 January 2002 Eurostat, Bât. BECH, Room QUETELET, Luxembourg (L), starting at 10.00 a.m. Document WGT/9a/2002/EN. Herausgegeben von EUROSTAT. Luxemburg.
- FGSV Verlag (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Herausgegeben von FGSV Verlag. http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=433&oid=2788&ticket=guest&lang=1&osCsid=8c422cff61dd9757fcd7051de23ff422.
- Fontanari, Martin; Faby, Holger; Hallerbach, Bert (2004): Touristisches Entwicklungskonzept Rheinland-Pfalz. Fortschreibung des ETI-Gutachtens aus dem Jahr 1997. Herausgegeben von Europäisches Tourismus Institut GmbH. Trier.
- Freitag, Elke (2005): Bedeutung und Chancen von Freizeitverkehrsangeboten der ÖPNV. Dargestellt am Beispiel von Fahrradbuslinien in Deutschland ; mit 20 Tabellen (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 13). Mannheim.
- Freyer, Walter (1993): Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 4., erg. und aktualisierte Aufl. München.

- Grimm, Bente; Meinken, Imke; Winkler, Karen; Zieseimer, Kai (2006): Urlaub auf dem Bauernhof / Urlaub auf dem Lande. Studie für das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz auf der Basis der Reiseanalyse RA 2006. Kiel.
- Hallerbach, Bert; Quack, Heinz-Dieter (2007): Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz. Endbericht. Herausgegeben von Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Landes Rheinland-Pfalz. Trier.
- Harrer, Bernhard (2003): Wirtschaftsfaktor Tourismus: Berechnungsmethodik und Bedeutung. In: Becker, Christoph (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. München, S. 149–158.
- Harrer, Bernhard; Scherr, Silvia (2002): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland (Schriftenreihe, 49/2002). München.
- Hertlein, M. (1998): Radwegeplanung im Freizeitbereich. Evaluation eines bestehenden Radwegenetzes am Beispiel des Naturparks Altmühltal. unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Eichstätt. Eichstätt.
- Hofmann, Frank; Froitzheim, Thomas (2001): Radfernwege in Deutschland (ADFC-Ratgeber). Bielefeld.
- Hönninger, Patrick (2006): Großräumiges Radwegenetz "Rheinland-Pfalz". Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2041>.
- Hürten, Dennis (2007): „Sportscape“ Mallorca. Eine geographische Untersuchung der ökonomischen Bedeutung und Raumwirksamkeit des mallorquinischen Radtourismus. Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln.
- Informationssystem Nachhaltige Prignitz: W 6 - Detail Umsätze Einkommen. <http://www.prignitzforum.de/index.php?id=68>.
- inside Cologne GmbH (Hg.) (2009): inside Cologne GmbH - Stadtführungen, Events & Incentives in Köln und anderswo - Programme. Herausgegeben von inside Cologne GmbH. <http://insidecologne.de/de/programme?gid=22>. Köln.
- Interessengemeinschaft Kraut und Rüben Radweg e.V. (Hg.): Radfahren auf dem Kraut und Rüben Radweg durch die Pfalz. Herausgegeben von Interessengemeinschaft Kraut und Rüben Radweg e.V. <http://www.kraut-und-rueben-radweg.de>.
- Klemm, Holger (1995): Fahrradtourismus - ein Vergleich der Nachfragesegmente Pauschalreisende und Individualreisende.- unveröffentlichte Diplomarbeit der Universität Trier. Trier.
- Knippelmeyer, Michael (2008): Presseinformation - Konsumenten favorisieren Internet als Informationsquelle im Kaufentscheidungsprozess. Herausgegeben von TNS Infratest, zuletzt aktualisiert am 16.09.2008.
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz: Information zum Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz. <http://www.lbm.rlp.de/Frames/index.asp?bereich=104&MenuID=104010100&ZeigeMenu=1>.
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (Hg.) (2004): Hinweise zur wegweisen und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz - HBR. Loseblattsammlung, Stand 2004. Herausgegeben von Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz.

- Leser, Hartmut; Haas, Hans-Dieter; Mosimann, Thomas; Paesler, Reinhard; Höller, Klaus (1987): DIERCKE-Wörterbuch der Allgemeinen Geographie. Band 1 A-M (dtv, 3417). 3. Aufl. München.
- Maschke, Joachim (2005): Tagesreisen der Deutschen (Schriftenreihe, 50/2005). München.
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (Oktober 2006): Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Herausgegeben von Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Neuss.
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg (Hg.) (2005): Pressemitteilung: Szymanski: „Brandenburger Radwege sind bundesweit Spitze“. Herausgegeben von Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg. http://www.mir.brandenburg.de/sixcms/detail.php?id=219728&_siteid=70.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Hg.) (2008): radwanderland.de - Das Offizielle Internet-Portal für Radwanderer in Rheinland-Pfalz. Herausgegeben von Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz Ministerium für Wirtschaft. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz. <http://www.radwanderland.de/>, zuletzt aktualisiert am 05.06.2008.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Hg.) (2008): Tourismusstrategie 2015 - Markttrends erkennen, Potenziale nutzen. Mainz.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (09/2003): Radwanderland.de - Mindestkriterien für die landesweite Internetpräsentation. Unveröffentlichtes Manuskript, 09/2003, Mainz.
- Noack, Michael (Hg.) (2004): Tourismus auf dem Lande. Entwicklungen und Herausforderungen ; Auskünfte über die modellhafte Erprobung von Weiterbildungskonzepten im ländlichen Tourismus. Berlin, Bonn.
- Porst, Rolf (2001): Wie man Rücklaufquoten bei postalischen Umfragen erhöht. Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen. (ZUMA How-to-Reihe, 09). http://www.gesis.org/fileadmin/upload/forschung/publikationen/gesis_reihen/howto/how-to9rp.pdf, zuletzt aktualisiert am 28.09.2001. Mannheim.
- Quack, Heinz-Dieter; Hallerbach, Bert (2008): Rheinland-Pfalz: Quell- und Zielmarkt im Deutschlandtourismus. Endbericht. Herausgegeben von Verkehr Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz Ministerium für Wirtschaft, zuletzt geprüft am 16.11.2008.
- Quack, Heinz-Dieter; Herrmann, Peter; Hallerbach, Bert; Mattern, Volker; Maretzke, Steffen (2007): Strategien zur Stärkung des Tourismus in den neuen Bundesländern unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Wettbewerbssituation. Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. (BBR-Online Publikation, 20/2007). Bonn.
- Reiche, Wolfgang; Froitzheim, Thomas (1993): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus.- Bremen. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 1. Aufl.
- Reiche, Wolfgang; Froitzheim, Thomas (1998): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Herausgegeben von Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. 2. Aufl. Dresden.
- Schätzl, Ludwig (2000): Wirtschaftsgeographie. Empirie. 3 Bände (2). 3. Aufl. Paderborn.
- Scheer, Martina (2001): Fahrradtourismus im Sankt Wendeler Land. Planung, Umsetzung, Akzeptanz eines naturnahen touristischen Angebotes im Naturpark Saar-Hunsrück unter besonderer Berücksichtigung eines veränderten Freizeit- und Informationsverhaltens der Bevölkerung. Dissertation.

- Schneewolf, Rainer; Grimm, Katharina (2006): Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Schlußbericht. Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr. Berlin.
- Schnell, Peter (2003): Fahrradtourismus. In: Becker, Christoph (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. München, S. 331–344.
- Schweizerischer Bauernverband (o.J.): 5. Vor- und Nachgelagerte Betriebe im Agro-Food Sektor. Margenproblematik, Preisentwicklung und Kaufkraft. Veranstaltung vom o.J. Brugg. Online verfügbar unter <http://www.sbv-usp.ch/de/downloads/argumente-fuer-die-schweizer-landwirtschaft/>.
- Seitz, Erwin; Meyer, Wolfgang (1995): Tourismusmarktforschung. Ein praxisorientierter Leitfaden für Touristik und Fremdenverkehr. München.
- Sparkassenverband Saar; Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes (Hg.) (2005): Tourismusbarometer Saarland - Jahresbericht 2005. Herausgegeben von Sparkassenverband Saar und Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes. Saarbrücken.
- Stadt Köln - Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.) (2003): Christopher Street Day Köln 2002. Wirtschaftseffekt und touristische Anziehungskraft. In: Kölner Statistische Nachrichten, 3. Köln.
- Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS-Online: Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben: Bundesländer, Monate (2008). <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/online.jsessionid=9B4D7BF5FAE8475C00DCA0C05FB16CBE.tc22?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1225916925405&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&werteabruf=Werteabruf>.
- Statistisches Bundesamt Deutschland (Hg.) (2008): Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS-Online: Ergebnis. Abfrage Genesis-online vom 30.10.2008. Herausgegeben von Statistisches Bundesamt Deutschland. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/online.jsessionid=A2426CEE780D2F84CFE5B8039D9AE465.tc22?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1225400258686&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&werteabruf=Werteabruf>.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hg.) (2008a): Gäste und Übernachtungen im Fremdenverkehr 2007. Herausgegeben von Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. (Statistische Berichte). Bad Ems.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hg.) (2008b): Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen und Bruttoinlandsprodukt 1991 bis 2007 in jeweiligen Preisen. Konjunktur und Wachstum: Tabellen. Herausgegeben von Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. <http://www.statistik.rlp.de/vgr/tabellen/vgr2.html>, zuletzt aktualisiert am 14.12.2008. Bad Ems.
- Steinecke, Albrecht; Hallerbach, Bert (1996): Fahrradtourismus - ein Bericht zur Forschungslage und zu den Forschungsdefiziten. In: Biermann, Axel; Hofmann, Frank; Steinecke, Albrecht (Hg.): Fahrradtourismus - Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus (ETI-Texte, 8). Trier, S. 7–31.

- Stiene, Tanja (2005): Fahrradtourismus im Osnabrücker Land. Eine Zufriedenheits- und Potentialanalyse. MAGISTERARBEIT Geographie mit Ausrichtung Tourismus. Wallenhorst.
- Stiftung SchweizMobil (Hg.) (2008): Bahn, Bus, Schiff - Veloland Schweiz. Internetauftritt Veloland-Schweiz. Herausgegeben von Stiftung SchweizMobil. <http://www.veloland.ch/de/page.cfm/318344#velotransport>.
- Stiftung SchweizMobil (Hg.) (2008): Veloland Schweiz. Übersichtskarte. Herausgegeben von Stiftung SchweizMobil. <http://map.veloland.ch>.
- Utiger, Martin; Richardson, A.J. (2003): "Veloland Schweiz": Resultate der Zählungen und Befragungen 2002. Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im "Veloland Schweiz". Herausgegeben von Stiftung "Veloland Schweiz". Bern.
- Wüstefeld, Andreas (1998): Die Entwicklung des Dahner Felsenlandes im Biosphärenreservat Pfälzerwald (Rheinland-Pfalz) zu einer fahrradtouristischen Fremdenverkehrsregion - Chancen und Probleme. unveröffentlichte Diplomarbeit an der Technischen Universität München. München.
- Zweiplus Medienagentur (Hg.) (2007): Radwelt-Leserumfrage 2003. Vortragspräsentation. Herausgegeben von Zweiplus Medienagentur. Darmstadt.

Wissenschaftlicher Werdegang des Verfassers

Persönliche Daten

Bert Hallerbach
Geboren am 10. Juni 1964 in Köln

Schulische Ausbildung

- 09/1970 bis 07/1974 Gemeinschaftsgrundschule Großer Griechenmarkt Köln
- 09/1974 bis 01/1976 Städtisches Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Köln
- 02/1976 bis 06/1984 Hermann-Josef-Kolleg Steinfeld; Abschluss: Abitur

Universitäre Ausbildung

- 10/85 bis 04/1993 Studium der Angewandten Geographie / Fremdenverkehrsgeographie mit den Nebenfächern Betriebswirtschaftslehre und Kunstgeschichte an der Universität Trier
- Studienschwerpunkte:
Fremdenverkehrsgeographie: Fremdenverkehrsmarketing
Betriebswirtschaftslehre: Tourismusmanagement und Tourismusmarketing
- Abschluss: 1. April 1993, Diplom-Geograph

berufliche Tätigkeit

- seit 1996
Europäisches Tourismus Institut GmbH (ETI) an der Universität Trier
Senior Consultant
Leiter der Abteilung Marktforschung (seit 2000)
Handlungsbevollmächtigter (2000 bis 2006)
Prokurist (seit 2006)
- 1995-1996
T.I.P. Biehl & Wagner, Trier
Projektbeauftragter und Projektleiter
- 1994-1995
Europäisches Tourismus Institut GmbH (ETI) an der Universität Trier:
Freier wissenschaftlicher Mitarbeiter

