



Vorhaben aufdemland.mobil - Verkehrsmittelübergreifende Bündelung lokalbezogener Projekte in der Fläche für die Mobilität ohne eigenes Auto (www.aufdemlandmobil.de)

Im Förderschwerpunkt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) „Personennahverkehr für die Region“ (www.pnvregion.de)

Teilprojekt BahnRadRoute Weser-Lippe
Projektpartner:
mindenherforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv) und
Planungsbüro VIA eG

Arbeitspapier 2

Evaluation der BahnRadRoute Weser-Lippe - Radfahrerbefragung im Kreis Minden-Lübbecke

von Oliver Hasselmann und
Jörg Thiemann-Linden

Oktober 2002

Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 / 257 10 76
Fax 0221 / 257 10 79
www.viakoeln.de



INHALT

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Konzept und Zielsetzung der BahnRadRoute Weser-Lippe | 4 |
| 2 | Aufbau der Evaluation der BahnRadRoute Weser-Lippe | 7 |
| | 2.1 Bestandteile der Evaluation | 8 |
| | 2.2 Eingrenzung des Untersuchungsraumes | 9 |
| | 2.3 Auswahl der Erhebungsstandorte und der Untersuchungstermine | 10 |
| 3 | Die BahnRadRoute unter der Lupe | 12 |
| | 3.1 Frequentierung und Bekanntheitsgrad der Route | 12 |
| | 3.2 Einzugsbereich der Route und Anfahrt der Radler | 15 |
| | 3.3 Nutzerstruktur und Dauer des Aufenthaltes | 18 |
| | 3.4 Ausgabeverhalten der Nutzer | 21 |
| | 3.5 Defizite als Ansatzpunkte für Verbesserungsmöglichkeiten .. | 23 |
| 4 | Fazit..... | 25 |

Das Teilprojekt „BahnRadRoute Weser-Lippe“ wurde als erstes Teilprojekt im Gesamtvorhaben von der mindenerherforder Verkehrsgesellschaft (mhv) und ihren zahlreichen lokalen bzw. regionalen Umsetzungspartnern umgesetzt – mit der Eröffnung der ausgeschilderten Route im Mai 2001. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit gelangte auch ein entsprechendes Fahrradreiseheft (der sogenannte „Spiralo“ der BVA) als zusätzliche Orientierungshilfe in die Buchhandlungen.

Ein Jahr später ist vom Planungsbüro VIA eine Evaluation im Rahmen der Diplomarbeit von Oliver Hasselmann (Geographisches Institut der Universität zu Köln) durchgeführt worden.

1 Konzept und Zielsetzung der BahnRadRoute Weser-Lippe

Nach dem Erfolg der BahnRadRoute Teuto-Senne wurde im Mai 2001 die BahnRadRoute Weser-Lippe als zweite ihrer Art eröffnet und ging dieses Jahr in ihre zweite Saison. Im Rahmen des Forschungsverbundes aufdemland.mobil sind im Teilprojekt „BahnRadRoute Weser-Lippe“ im Frühjahr und Sommer 2002 empirische Untersuchungen durchgeführt worden, die über die Frequentierung und die Akzeptanz der Route Aufschluss geben sollen. Daneben stehen die möglichen regionalwirtschaftlichen Effekte für die Region und die Nutzung des SPNV im Mittelpunkt der Untersuchung.

Die BahnRadRoute Weser-Lippe

Die radtouristische BahnRadRoute Weser-Lippe führt über ca. 350 km von Paderborn entlang des Teutoburger Waldes, durch Bielefeld, das Wittekindland Herford, den Mühlenkreis Minden-Lübbecke bis zur Hansestadt Bremen und durchläuft somit 3 Bundesländer und 5 Regionen.

Konzept

Das Besondere am Konzept der BahnRadRouten ist die gezielte Kombination des Fahrrades mit dem ÖPNV. Mittels der Verknüpfung zweier bewährter Verkehrsmittel entsteht ein neues attraktives Freizeitangebot, das unter dem Motto „Hin mit dem Rad und zurück mit der Bahn oder umgekehrt“ einerseits den Aktionsradius für den Freizeitradler deutlich erhöht und andererseits die Sicherheit gibt, jederzeit - bei Pannen, Wetterumschwung oder Konditionsschwäche - wieder an den Ausgangsort gelangen zu können. Um diesem Ziel gerecht zu werden, mändriert die BahnRadRoute entlang der Regionalbahnen („Ostwestfalen Bahn“ von Paderborn nach Bielefeld, „Lipperländer“ von Bielefeld nach Lemgo, „Ravensberger Bahn“ von Bielefeld nach Rahden und entlang der Verbindung Bremen-Osnabrück) und steuert zahlreiche Bahnhöfe und Haltestellen an. Dabei wurde Wert auf eine naturnahe attraktive Streckenführung gelegt, die sich an verkehrarmen und bequem zu befahrenden Wegen orientiert.

Abbildung 1: Abschnitt der Streckenführung der BahnRadRoute



Zu den Zielsetzungen der Initiatoren der BahnRadRoute gehört die Bereitstellung eines innovativen radtouristischen Angebotes sowohl für den Naherholungsbereich als auch für den Radtourismus.

Zielsetzung der BRR

Durch die Aktivierung des radtouristischen Potentials wird eine Auslastungssteigerung des SPNV - gerade in den Schwachlastzeiten an Wochenenden und Feiertagen - erwartet.

Darüber hinaus können positive Erfahrungen der Freizeitradler das Image des öffentlichen Verkehrs steigern und in der Bevölkerung ein Bewusstsein für den kombinierten Verkehr schaffen, welches sich vom Wochenend- und Feiertagsverkehr auch auf den Alltagsverkehr übertragen lässt.

Die Realisierung der BahnRadRouten wurde nur durch die Kooperation und solidarische Zusammenarbeit verschiedenster Akteure möglich. Vertreter aus den anliegenden Kommunen und Kreisen, der Tourismusverbände, des ADFC, der Zweckverbände des SPNV, der Aufgabenträgergesellschaften des ÖPNV (mhv), der Verkehrsunternehmen (DB, Eurobahn, Mobiel) und verschiedener Unternehmen (z. B. Bielefelder Verlagsanstalt) bilden eine länderübergreifende Arbeitsgemeinschaft. Diese trifft sich zweimal jährlich und fungiert als Beschlussorgan für alle Fragen und Entscheidungen bezüglich der

Organisationsstruktur

Arbeitspapier 2: BahnRadRoute Weser-Lippe

BahnRadRoute. Aus der Arbeitsgemeinschaft wurde eine Steuerungsgruppe gewählt, die für alle operativen und planerischen Aufgaben zuständig ist und die Entscheidungen der Arbeitsgemeinschaft vorbereitet. Die mindenerforderliche Verkehrsgesellschaft (mhv) übernimmt bei der BahnRadRoute Weser-Lippe die federführende übergeordnete Organisation und steht als Moderator und Ansprechpartner für alle Beteiligten zur Verfügung.

Sowohl investive, als auch laufende Kosten wurden nach einem gerechten und konsequenten Verteilungsschlüssel auf alle Projektpartner umgelegt.

2 Aufbau der Evaluation der BahnRadRoute Weser-Lippe

Die Untersuchung der BahnRadRoute wurde im Rahmen einer Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität zu Köln durchgeführt. Der Titel "Die BahnRadRoute Weser-Lippe. Baustein einer nachhaltigen Regionalentwicklung in ländlich strukturierten Räumen?" setzte den Schwerpunkt. Ziel war eine Beurteilung der BahnRadRoute unter dem Gesichtspunkt der nachhaltigen Regionalentwicklung und dabei ökologische, ökonomische und sozio-kulturelle Aspekte zu berücksichtigen¹.

Diplomarbeit

Herzstück der Diplomarbeit ist die Evaluation der BahnRadRoute, die durch empirische Untersuchungen den Effekten der Route nachzugehen versucht. Dabei spielen folgende Fragestellungen eine vorrangige Rolle:

Evaluation

- Wie ist die Frequentierung der Route?
- Welche Nutzerstruktur ist auf der Route anzutreffen (angesprochene Zielgruppe / verfügbares Budget)?
- Wie wird die BahnRadRoute genutzt (findet kombinierter Verkehr mit Bahn/Rad statt, Dauer des Aufenthaltes, etc.)?
- Welchen Einzugsbereich hat die Route?
- Wo liegen die Defizite?
- Welche Verbesserungen können vorgenommen werden?

¹ Oliver Hasselmann (2002): Die BahnRadRoute Weser-Lippe. Baustein einer nachhaltigen Regionalentwicklung in ländlich strukturierten Räumen? (Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität zu Köln)

2.1 Bestandteile der Evaluation

Fragebogen

Die empirische Grundlage der Evaluation ist die Zählung und Befragung der Radfahrer an der BahnRadRoute. Für die Befragung wurde ein in vier Blöcke gegliederter Fragebogen erarbeitet, der per Kurzinterview von den Radfahrern beantwortet wurde. Der erste Teil beinhaltet Fragen zu der Radtour selbst sowie zur Nutzung der Bahn, bzw. anderer Verkehrsmittel. Der zweite Abschnitt erfragt die Kenntnisse der Personen zur BahnRadRoute und ermittelt eine Bewertung der Nutzer. Der dritte Sektor befasst sich mit den Ausgaben der Radfahrer und der Wahrnehmung weiterer Angebote im Rahmen ihrer Radtour. Schließlich gibt ein vierter Abschnitt Aufschluss über die demographischen Daten der Befragten.

Abbildung 2: Befragung von Radfahrern an der BahnRadRoute



Parallel zu der Befragung erfolgte eine Zählung der Radfahrer, die in halbstündige Intervalle geteilt wurde. Dies erlaubt eine Aussage über das Gesamtaufkommen der Radfahrer und macht den Tagesgang des Radverkehrs sichtbar.

Zählungen

Das dritte Element der Erhebung war die Ermittlung der mitgeführten Fahrräder in der "Ravensberger Bahn". Mittels einer Beobachtung der Züge vom Bahnsteig konnten sowohl die mitgeführten Fahrräder, wie auch die Gesamtauslastung der Züge protokolliert werden. Die Verknüpfung dieser beiden Datensätze erlaubt die Errechnung der "Fahrradmitnahmequote" in der Ravensberger Bahn.

Darüber hinaus wurde im November 2002 eine telefonische Befragung von fünf Gastronomiebetrieben in Form eines offenen Leitfadenterviews durchgeführt, die weitere Erkenntnisse über die regionalwirtschaftlichen Effekte der BahnRadRoute liefern sollte.

2.2 Eingrenzung des Untersuchungsraumes

Die Untersuchung konzentriert sich auf einen Ausschnitt der BahnRadRoute Weser-Lippe. Entsprechend dem Arbeitsgebiet des Projektes "aufdemland.mobil" wurde der Streckenabschnitt der BahnRadRoute zwischen Bünde im Süden und Rahden im Norden - die Kreise Minden-Lübbecke und Herford durchlaufend - gewählt.

Das Wiehengebirge bildet eine naturräumliche Grenze, die den Untersuchungsraum als Ost-West-Achse durchläuft. Der Schwerpunkt der Untersuchung ist im ländlich strukturierten Minden-Lübbecker Tiefland angesiedelt, welches am Nordfuß des Wiehengebirges den Übergang in die Norddeutsche Tiefebene markiert. Bünde im Süden, ist dagegen strukturell und funktionell zum Verdichtungsraum Paderborn-Bielefeld-Herford zu rechnen und stellt einen Ergänzungspunkt der Untersuchung dar.

Daneben haben noch weitere Kriterien die Auswahl des Untersuchungsraumes beeinflusst:

- Die Ravensberger Bahn endet als Stichbahn in Rahden. Im Norden, zwischen Rahden und Twistringen, folgt ein ca. 50 km langer Streckenabschnitt ohne Bahnbegleitung, so dass hier nicht mehr direkt von einer BahnRadRoute gesprochen werden kann.

Arbeitspapier 2: BahnRadRoute Weser-Lippe

Im Resümee der Arbeit sollen Lösungsansätze für einen Lückenschluss kurz skizziert werden.

- An mehreren Punkten verläuft die BahnRadRoute parallel mit der etablierten Mühlenroute und der Wellness-Route, wodurch eine vergleichende Auswertung ermöglicht wird.

2.3 Auswahl der Erhebungsstandorte und der Untersuchungstermine

Die Erhebungsstandorte

Kern der Evaluation ist der Bahnhof Holzhausen-Heddinghausen, der als kontinuierliche Zähl- und Befragungsstelle die Hauptdaten liefert. Als erste Bahnstation nördlich des Wiehengebirges ist der Standort von besonderem Interesse, da alle Radler aus dem südlichen Verdichtungsraum aufgrund der Topographie des Wiehengebirges den Ort passieren, sei es mit dem Rad oder mit der Bahn.

Um Aussagen über den gesamten Untersuchungsabschnitt im Landkreis Minden-Lübbecke machen zu können, wurden an weiteren Standorten stichprobenhafte Erhebungen durchgeführt. Der nördliche Erhebungspunkt war der Abzweig der BahnRadRoute in Rahden. Dieser Standort ist interessant, da hier die "Ravensberger Bahn" endet, und die BahnRadRoute, alternativ zur "direkten" Strecke nach Bremen, eine ausgedehnte Schleife um Rahden beschreibt, die sich ideal für einen Tagesausflug eignet. Ein dritter Standort war der Badesee und Naturpark "Großer Auesee" in Espelkamp, der selbst ein Ausflugsziel darstellt. Zusätzlich wurde in Bünde eine Erhebung durchgeführt, die aufgrund der differierenden Struktur Bündes zum nördlichen Untersuchungsgebiet ein abweichendes Ergebnis erwarten lässt.

Die Erhebungstermine

Aufgrund der touristischen und Freizeit-Orientierung der BahnRadRoute konzentrieren sich die Erhebungen auf Wochenenden und Feiertage.

Die Haupterhebung fand am Pfingstweekenende von Samstag, den 18.05.02 bis Montag, den 20.05.02 statt, an dem trotz des wenig ermutigenden Wetterberichtes mit durchschnittlichem bis regem Radverkehr zu rechnen war.

Eine Kontrollerhebung während der in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen parallel liegenden Sommerferien fand am Wochenende des 28. und 29.07.02 statt. Obwohl sich das Wetter an dem Wochenende selbst sommerlich warm und sonnig präsentierte, war mit einer geringen Inanspruchnahme der BahnRadRoute zu rechnen, da der Freizeitradverkehr noch unter dem Einfluss einer vorausgegangenen vierwöchigen Regenperiode stand. In eine ausgedehnte Schönwetterperiode fiel dagegen die zweite Kontrollerhebung am 19.08.02, während der Sommerferien in Nordrhein-Westfalen. An diesem Tag waren die Voraussetzungen für den Radverkehr optimal.

Abb.3: Schematische Darstellung der empirischen Erhebung

| Standort Rahden | | | | | | |
|--|---------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|--------------------------------|
| Erhebungstag | Stunden | Gezählte Radfahrer | Befragte Radfahrer | BahnRad-Fahrer | BRR-Quote | Fahrradmitnahmequote |
| Sa. 18.05.02 regen, kalt 14.00-16.30 | 2,5 | 18 | 4 22% | - | 0% | P:36 / F:3 Z: 6 7,10% |
| So. 19.05.02 sonnig/wolkig 10.00 - 18.00 | 8 | 130 | 52 40% | 14 | 27% | P: 56 / F: 6 Z: 8 10,50% |

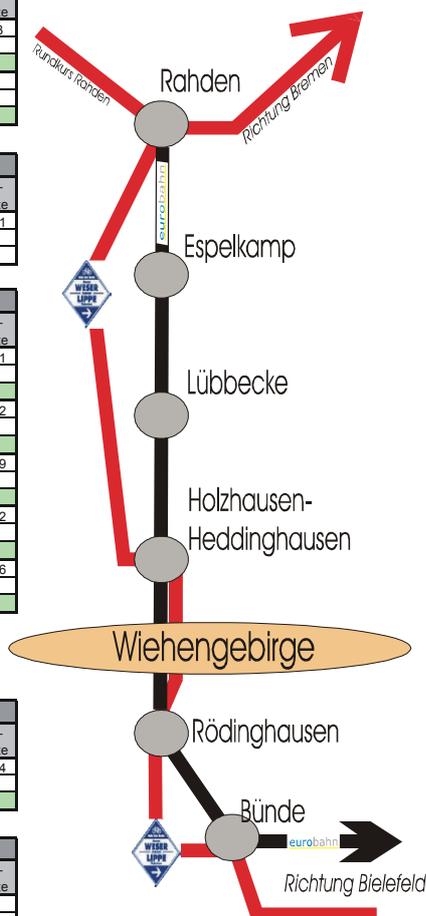
| Standort Espelkamp (großer Auesee) | | | | | | |
|--|---------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-------------------------------|
| Erhebungstag | Stunden | Gezählte Radfahrer | Befragte Radfahrer | BahnRad-Fahrer | BRR-Quote | Fahrradmitnahmequote |
| Mo. 20.05.02 sonnig/wolkig 11.00-18.00 | 7 | 229 | 125 54% | 27 | 21% | P:664 / F:51 Z: 8 7,50% |

| Standort Holzhausen-Heddinghausen | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|---------------------------------|
| Erhebungstag | Stunden | Gezählte Radfahrer | Befragte Radfahrer | BahnRad-Fahrer | BRR-Quote | Fahrradmitnahmequote |
| Sa. 18.05.02 regen, kalt 12.30-17.00 | 4,5 | 81 | 14 17% | - | 0% | P:211 / F:11 Z: 8 5,20% |
| So. 19.05.02 sonnig/wolkig 9.30-18.30 | 9 | 224 | 73 33% | 7 | 9% | P:238 / F:22 Z: 9 9,20% |
| Mo. 20.05.02 sonnig/wolkig 9.30-18.00 | 8,5 | 239 | 75 31% | 8 | 11% | P:255 / F:29 Z: 10 11,40% |
| So. 28.07.02 sonnig /heiß 9.30-16.30 | 7 | 158 | 29 18% | 6 | 20% | P:189 / F:22 Z: 8 11,60% |
| So. 19.08.02 heiß /wolkenfrei 11.30-18.30 | 7 | 207 | 56 27% | 22 | 39% | P:229 / F:46 Z: 6 20,10% |

| Standort Bünde | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|--------------------------------|
| Erhebungstag | Stunden | Gezählte Radfahrer | Befragte Radfahrer | BahnRad-Fahrer | BRR-Quote | Fahrradmitnahmequote |
| So. 19.05.02 wolkig/sonnig 9.30-14.30 | 5 | 410 | 40 10% | 5 | 13% | P:129 / F:14 Z: 7 10,80% |

| Gesamterhebung | | | | | | |
|----------------|---------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------------------------|
| Erhebungstage | Stunden | Gezählte Radfahrer | Befragte Radfahrer | BahnRad-Fahrer | BRR-Quote | Fahrradmitnahmequote |
| 5 Tage | 60 | 1711 | 468 27% | 93 | 20% | P: 2007 F: 204 10,16% |

P=Personen im Zug F=Fahrräder im Zug Z=Anzahl der erhobenen Züge



Quelle: eigene Darstellung, 2002

3 Die BahnRadRoute unter der Lupe

Nach Abschluss der empirischen Erhebungen und Auswertung der Daten können hier die ersten Ergebnisse vorgestellt werden. Insgesamt wurde während 60 Stunden erhoben, in denen 1711 Radfahrer die Standorte passierten. Davon konnten 468 Personen befragt werden.

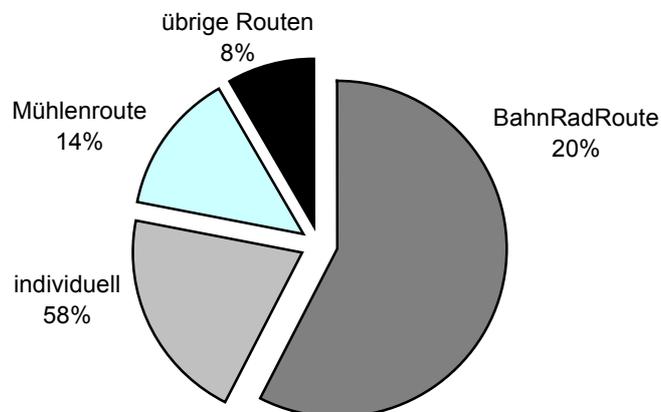
3.1 Frequentierung und Bekanntheitsgrad der Route

Frequentierung der BahnRadRoute

Unter allen Befragten fuhren 275 Personen (57,6 %) individuell, ohne sich an einer touristischen Wegweisung zu orientieren. Es muss also zwischen „Individualfahrern“ und „Routenfahrern“ unterschieden werden.

Von den 193 "Routenfahrern", fuhren 93 gezielt auf der BahnRadRoute, was einem Anteil von 20,4 % unter allen Befragten entspricht. Weitere 70 Personen gaben an, zu einem früheren Zeitpunkt bereits auf der BahnRadRoute gefahren zu sein und trauten sich eine Bewertung der Route zu. Auf der Mühlenroute fuhren 62 (14%) der befragten Personen und weitere 38 (8,4%) nutzten die übrigen Routen (Wellness Route, Elsa-Werre-Route in Bünde, R-Wege) oder kombinierten verschiedene Routen (Abb. 4).

Abb. 4: Nutzergruppen unter allen befragten Radfahrern (n=468)



Bei ausschließlicher Betrachtung der Routenfahrer erreicht die BahnRadRoute einen Wert von 48,2 % innerhalb dieser Gruppe und ist somit die hier am stärksten genutzte Strecke. Es folgt die Mühlenroute mit 32,1 %. Der Rest von 19,6 % verteilt sich auf die übrigen Routen.

An den einzelnen Standorten variieren die Anteile der Nutzungsstruktur (siehe Abbildung 3). In Rahden erreicht die BahnRadRoute mit einer Quote von 27% zwar gute Werte, jedoch ist hier die absolute Fahrraddichte deutlich geringer als an den übrigen Standorten. Dies schlägt sich besonders im Bahnverkehr nieder. Der „große Auesee“ in Espelkamp liegt mit einer Quote von 21% im Durchschnitt. In Holzhausen-Heddinghausen variiert die BahnRad-Quote stark. Liegt sie während der Pfingsttage um die 10%, so sind es in den Sommerferien bis zu 39%. Eine besondere Position nimmt Bünde ein, das mit 410 Radfahrern in 5 Stunden mehr als eine doppelt so starke Radfahrdichte hat als der Untersuchungsraum nördlich des Wiehengebirges. Dabei erreicht die BahnRadRoute eine Quote von 13 %.

Die Anzahl der Radfahrer nimmt von Süden nach Norden ab. Konnten in Rahden ca. 7 Radfahrer in der Stunde gezählt werden, so waren es in Bünde 82.

Der Bekanntheitsgrad der BahnRadRoute unterliegt einer erstaunlichen Dynamik. War das Verhältnis zwischen den Personen, die noch nie etwas von der Route gehört haben, denen, die schon mal davon gehört haben und denen, die die Route kennen, zu Pfingsten noch recht ausgeglichen, so hat sich bis zu den Sommerferien ein deutlicher Wandel zugunsten der BahnRadRoute vollzogen (Abb. 5).

**Bekanntheitsgrad
der BahnRadRoute**

Abb.5: Bekanntheitsgrad der BahnRadRoute (n=468)

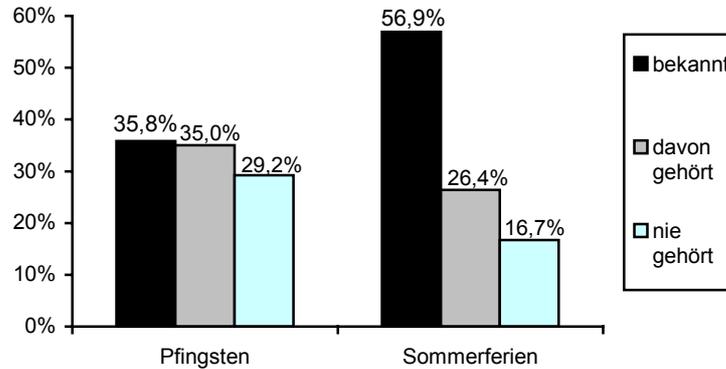
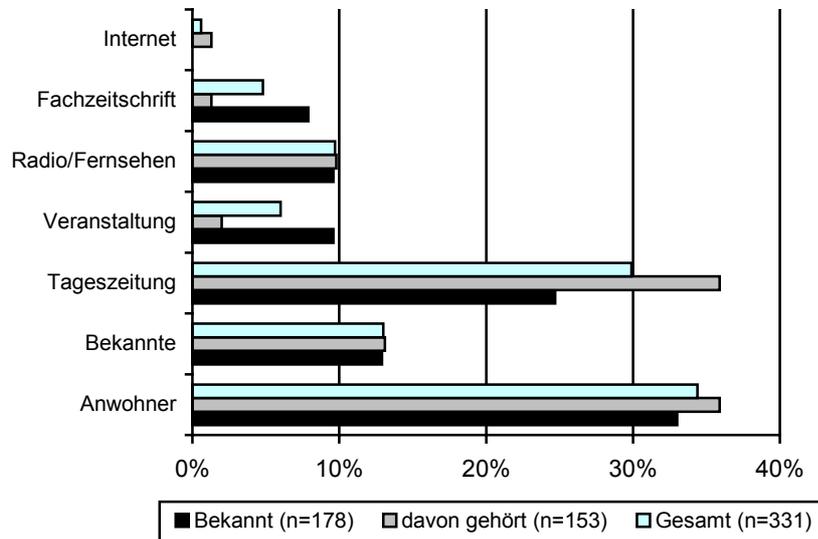


Abbildung 6 zeigt, wie die Personen, die die BahnRadRoute kennen, bzw. denen sie ein Begriff ist, auf die Route aufmerksam geworden sind.

Abb. 6: Kennenlernen der BahnRadRoute (n=331)



Der größte Anteil lernte die BahnRadRoute als Anwohner kennen oder erfuhr in der Tageszeitung von ihr. Die Mundpropaganda über Bekannte spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle. Die überregionalen Informationsmedien Fernsehen / Radio, Fachzeitschriften und Internet spielen unter den Befragten eine eher untergeordnete Rolle für das Kennenlernen der BahnRadRoute.

3.2 Einzugsbereich der Route und Anfahrt der Radler

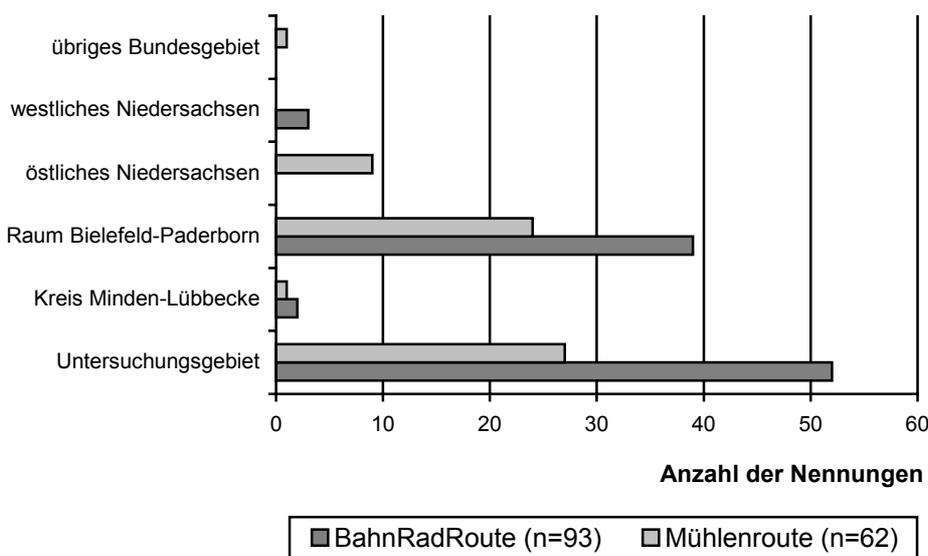
Eine weitere entscheidende Frage für die Effekte der BahnRadRoute ist die Herkunft der Radfahrer, bzw. der Einzugsbereich der Route. Die Aktivierung des touristischen Potentials, sowohl für den Naherholungsgast wie auch den Radtouristen, lässt einen großen Einzugsbereich der BahnRadRoute mit einem Schwerpunkt im Verdichtungsraum Bielefeld-Paderborn vermuten.

Einzugsbereich der BahnRadRoute

Für die Auswertung der Herkunftsorte wurden diese in sieben Raumkategorien zusammengefasst. Dies sind der Untersuchungsraum selbst - mit den Anliegerkommunen der BahnRadRoute -, der östliche Bereich des Landkreises Minden-Lübbecke, der Verdichtungsraum Bielefeld-Paderborn, das östliche Niedersachsen, das westliche Niedersachsen und das übrige Bundesgebiet.

Abbildung 7 zeigt, dass die meisten BahnRadRouten-Fahrer (55,9 %) aus dem Untersuchungsgebiet stammen. Weitere 42 % reisen aus dem Verdichtungsraum Bielefeld-Paderborn an, den die BahnRadRoute ebenfalls durchläuft. Nur vereinzelte Fahrer kommen aus den übrigen Gebieten und kein BahnRadRouten-Fahrer ist den Kategorien "übriges Bundesgebiet" und "östliches Niedersachsen" zuzuordnen.

Abb. 7: Herkunft der Tourenfahrer (n=155)



Arbeitspapier 2: BahnRadRoute Weser-Lippe

Anfahrt der Radfahrer

Der Einzugsbereich der BahnRadRoute entspricht mit dem Untersuchungsraum und dem Verdichtungsraum Bielefeld-Paderborn dem Routenverlauf selbst. Dabei ist eine starke Kopplung an die Ravensberger Bahn zu beobachten, da weder BahnRad-Fahrer aus den direkten Nachbarkommunen im Kreis Minden-Lübbecke noch aus den Anliegerkommunen nördlich von Rahden zu registrieren waren.

In diesem Zusammenhang und im Rahmen des Konzeptes der BahnRadRoute ist die Anfahrt der BahnRad-Fahrer von besonderem Interesse. Hierbei muss zwischen Personen unterschieden werden, die nur das Fahrrad benutzen - also keine Anfahrt haben -, Personen, die mit der Bahn kommen und Personen, die mit Auto und Fahrrad anreisen.

Abb. 8: *Anfahrt der Routenfahrer im Vergleich zwischen Mühlenroute und BahnRadRoute (n=155)*

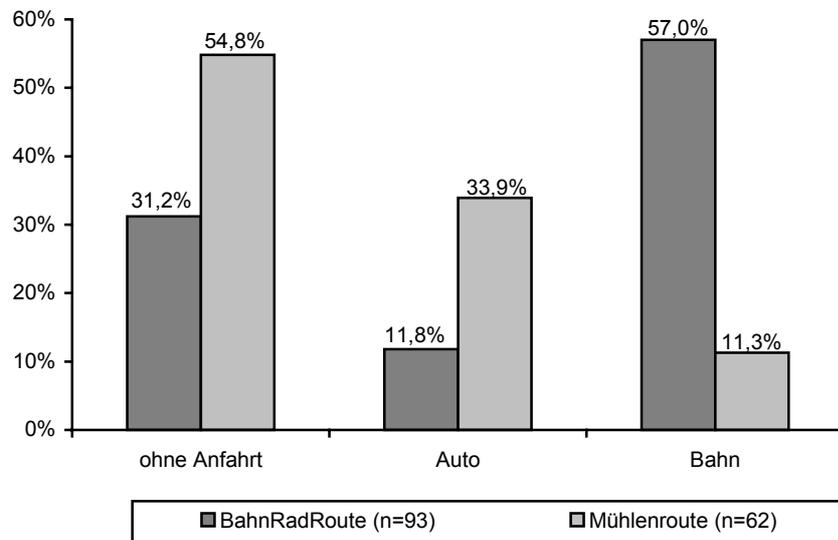


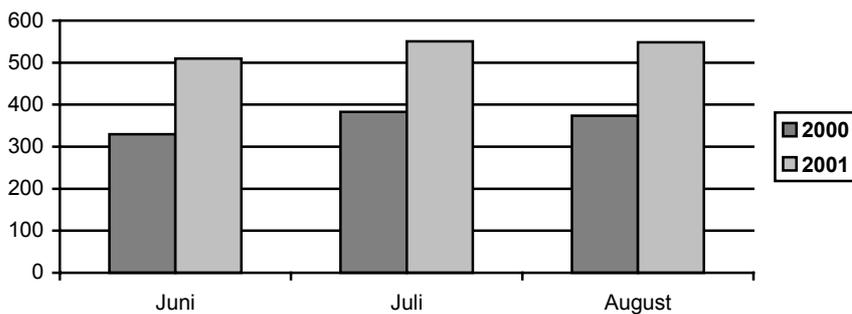
Abbildung 8 zeigt deutlich, dass das Konzept der BahnRadRoute angenommen wird. Bei der Anreise mit der Bahn zeigt sich zwischen BahnRadRoute und Mühlenroute ein gravierender Unterschied. Bei der Kombination Auto/Fahrrad sind die Verhältnisse umgekehrt. Auch innerhalb der BahnRadRouten-Fahrer dominiert die Kombination Fahrrad/Bahn mit 57% deutlich.

Die Ravensberger Bahn profitiert von der BahnRadRoute. Die Fahrradmitnahmequote beträgt für die Gesamterhebung 10,2 %, erreicht aber in einzelnen Zügen Werte bis über 40%. Im Zusammenhang mit der insgesamt niedrigen Auslastung der Bahnlinie am Wochenende gewinnt der Wert an zusätzlichem Gewicht (siehe Abbildung 3).

Fahrradmitnahmequote in der Ravensberger Bahn

Auch die Zahlen des Fahrkartenverkaufs „Fahrrad/Hund“ der Eurobahn sprechen für positive Effekte auf die Fahrgastnachfrage auf der „Ravensberger Bahn“ durch die BahnRadRoute. Im zweiten Betriebsjahr nach Eröffnung der BahnRadRoute im Mai 2001 konnten die Ticketverkäufe deutlich gesteigert werden.

Abb. 9: Verkaufszahlen von Fahrscheinen der Preisstufe „Fahrrad / Hund“ in der Ravensberger Bahn



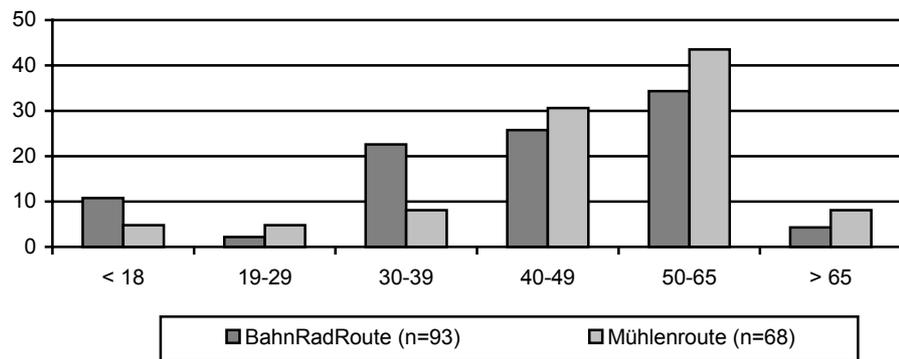
Diese Daten schlüsseln die Verkäufe nicht nach Wochenendverkehr und Alltagsverkehr auf. Ein Zusammenhang mit der BahnRadRoute kann aber vermutet werden.

Nutzerstruktur der BahnRadRouten-Fahrer

3.3 Nutzerstruktur und Dauer des Aufenthaltes

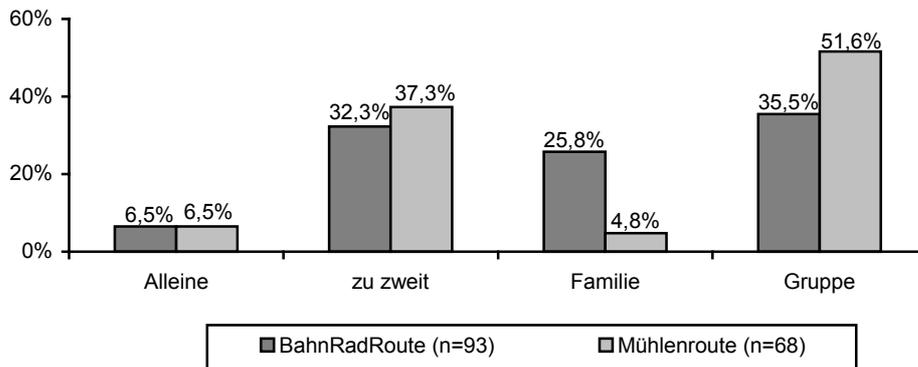
Zur Aufschlüsselung der Nutzerstruktur der BahnRadRoute können die Kriterien "Alter" und "Reiseart" herangezogen werden. Sie erlauben eine Einschätzung der angesprochenen Zielgruppen.

Abb. 10: Altersstruktur der Radfahrer im Vergleich zwischen BahnRadRoute und Mühlenroute (n=155)



Der Vergleich in Abbildung 10 zeigt deutliche Unterschiede zwischen den beiden Routen. Zwar haben beide Routen ihr Maximum bei den 50-65-jährigen und den 40-49-jährigen, jedoch sind die Spitzen bei der BahnRadRoute weit abgeschwächt. Die größten Unterschiede zwischen den beiden Routen sind in der Gruppe der 30-39-jährigen und der unter 18-jährigen auszumachen. In diesen beiden Gruppen sind jeweils mehr als doppelt so große Anteile auf der BahnRadRoute unterwegs, wie auf der Mühlenroute. Im Zusammenhang mit der Reiseart (Abbildung 11) wird deutlich, dass neben den klassischen Radfahrertypen (Paare zwischen 45-65 Jahre) mit dem Konzept der BahnRadRoute auch die 30-39 Jährigen und insbesondere junge Familien als - für den Radtourismus - neue Zielgruppen gewonnen werden können.

Abb. 11: Reiseart im Vergleich zwischen BahnRadRoute und Mühlenroute



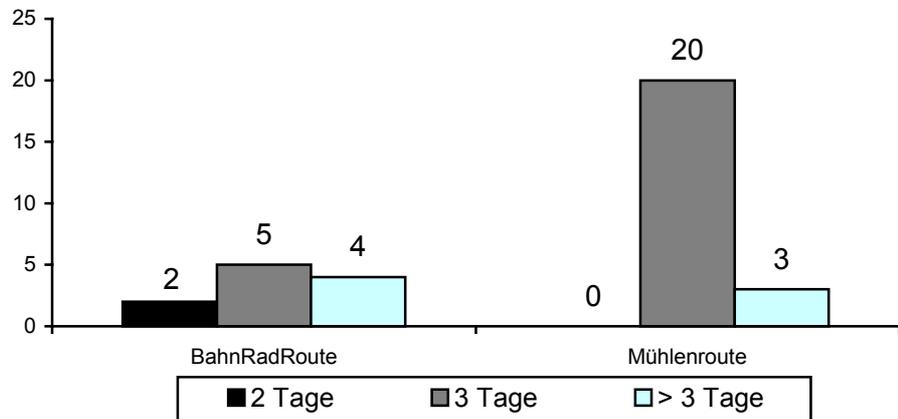
Bezüglich der ökonomischen Effekte für die Region stellt der Mehrtagestourist die lukrativste Zielgruppe für die Region dar.

Dauer der Radtour

Unter allen Befragten unternehmen 91,6 % einen Tagesausflug, 0,9 % sind zwei Tage unterwegs, 5,5 % radeln drei Tage und weitere 2 % sitzen mehr als drei Tage im Sattel. Dabei befand sich unter den Individualfahrern kein einziger Mehrtagestourist. Dies impliziert, dass der Radtourist großen Wert auf ein attraktives radtouristisches Angebot legt und sich fast immer an ausgewiesenen Radtouren orientiert. In der Gruppe der Routenfahrer liegt der Anteil der Tagesausflügler bei 80,3 %, die Zweitagesfahrten machen 2,1 % aus und die Dreitägesfahrten 13 %. Hinzu kommen 4,6 % die länger als drei Tage unterwegs sind. Insgesamt machen die Mehrtagestouristen also einen Anteil von knapp 20 % unter den Routenfahrern aus.

Dabei scheint die Mühlenroute mit 23 Radtouristen gegenüber der BahnRadRoute mit 11 Radtouristen ansprechender zu sein. Zu erklären ist der Unterschied mit der Etabliertheit der Mühlenroute und der thematischen Ausrichtung der Route.

Abb. 12: Mehrtagestouristen auf der BahnRadRoute und der Mühlenroute (n=34)



Eine Differenz lässt sich erkennen, wenn die Untersuchungstermine gegenüber gestellt werden. Von den insgesamt 34 Radtouristen wurden 32 Personen an den Pfingstfeiertagen angetroffen. Den Sommerferien waren lediglich zwei der Befragten dieser Gruppe zuzuordnen. Die Vermutung, während der Sommerferien Radtouristen mit einem längeren Aufenthalt - im Rahmen ihres Urlaubs - anzutreffen, hat sich nicht bestätigt. Es wird deutlich, dass der Untersuchungsraum als Destination für einen großen Radurlaub bisher wenig Akzeptanz findet. Vielmehr nutzen die Radtouristen die Region für ein verlängertes Wochenende oder einen Kurzurlaub. Primär sind jedoch Tagesausflügler im Untersuchungsgebiet anzutreffen.

Diese Erkenntnisse wurden durch die Ergebnisse der Gastronomiebefragung im Umkreis der BRR bestätigt. Selbst die im Tourenbegleiter zur BRR-Weser-Lippe aufgeführten Betriebe bezeichnen die Gruppe der radfahrenden Übernachtungsgäste insgesamt als sehr gering und registrierten seit der Eröffnung der BRR 2001 keine oder nur minimale Umsatzveränderungen.

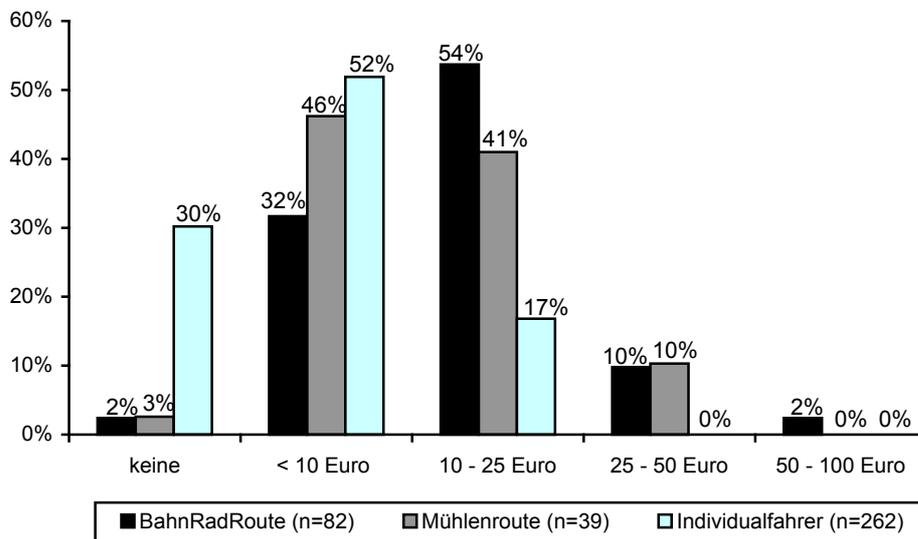
3.4 Ausgabeverhalten der Nutzer

Naturgemäß ist das Ausgabeniveau eines Übernachtungsgastes höher als das eines Tagesausflüglers. Unter dem Aspekt der ökonomischen Effekte der BahnRadRoute haben die Ausgaben der Radler entscheidenden Charakter. Die Betrachtung differenziert nach Mehrtagestouristen und Tagesausflüglern.

Ausgabeverhalten der Tagesausflügler

Abbildung 13 zeigt das Ausgabeverhalten der Tagestouristen, differenziert nach Routenfahrern und Individualfahrern.

Abb. 13: Ausgabeverhalten der Tagestouristen, differenziert nach Routen und Individualfahrern (n=383)



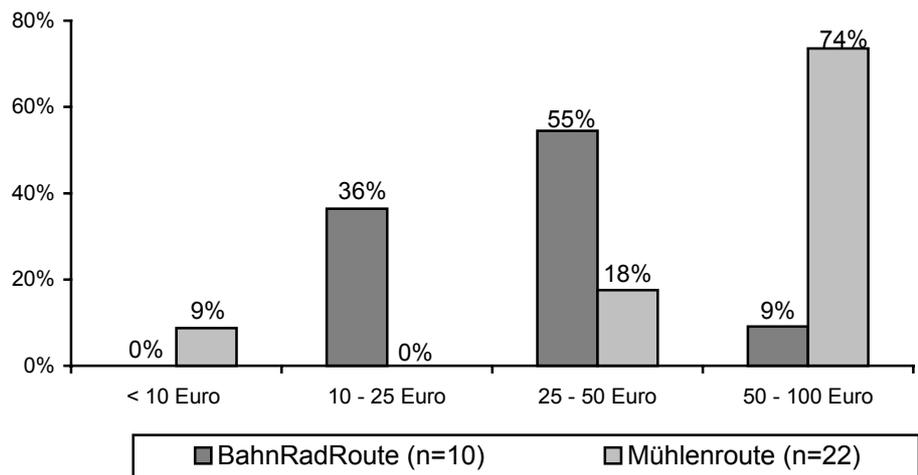
Im Allgemeinen liegen die Ausgaben demnach zwischen 10 und 25 Euro, was die Ausgaben der Individualfahrer deutlich überschreitet, von denen 82 % weniger als 10 Euro, bzw. gar keine Ausgaben zu haben angaben. Es wird deutlich, dass auch Tagesausflügler, die einer touristischen Radroute folgen, ausgabebereiter sind als Individualfahrer, und insbesondere die Nutzer der BahnRadRoute über den Ausgabemengen der Mühlenroutennutzer anzusiedeln sind.

**Ausgabeverhalten
der Mehrtagestou-
risten**

Unter den Mehrtagestouristen ist die Mühlenroute - wie bereits gezeigt - beliebter als die BahnRadRoute. Auch im Ausgabeverhalten unterscheiden sich die beiden Gruppen. Geben die Fahrer auf der BahnRadRoute meist zwischen 25-50 € / Person / Tag aus, so liegt der Hauptanteil bei der Mühlenroute in der Kategorie "50-100 €" (siehe Abbildung 14).

Diese Differenz ist möglicherweise mit der unterschiedlichen Nutzerstruktur der beiden Routen zu erklären.

Abb. 14: Ausgabeverhalten der Mehrtagestouristen, differenziert nach Mühlen- und BahnRadRoute (n=32)



3.5 Defizite als Ansatzpunkte für Verbesserungsmöglichkeiten

Im Rahmen einer Streckenanalyse während der Vorbefahrung und Erkundung der BahnRadRoute und in den Gesprächen mit den Radfahrern traten verschiedene Defizite der BahnRadRoute zu Tage, die Ansatzpunkte für Verbesserungen bieten.

Ein großer Schwachpunkt der BahnRadRoute ist die **fehlende Wegweisung von der Route zu den Bahnhöfen**, bzw. von den Bahnhöfen zur Route. Die Folge ist, dass es ohne den begleitenden Radspiral für ortsunkundige Radler nicht immer einfach ist, den nächsten Bahnhof zu finden. Auf der anderen Seite können von den Bahnhöfen aus keine spontanen Gäste gewonnen werden, da es keinerlei Hinweise auf die BahnRadRoute gibt.

Die Wegweisung

Diese Wegweisungslücke sollte unbedingt geschlossen werden, da die Bahnhöfe die zentrale Schnittstelle zwischen Bahn und Rad sind. Ohne eine konsequente Verknüpfung der Route mit den Bahnhöfen fehlt der BahnRadRoute ein entscheidendes Qualitätsmerkmal.

Nach Angaben der befragten BahnRadRouten-Radler ist der Wegweisung zwar gut zu folgen, aber durch **fehlende Ziel- und Kilometerangaben** kommt es zu Fehleinschätzungen der Entfernungen und Orientierungslücken. Eine Fahrradwegweisung, auch eine rein touristische Fahrradwegweisung, die den geltenden Qualitätsstandards entsprechen will, muss Angaben sowohl zu den Zielen als auch zu den Entfernungen machen².

An vielen Standorten verlaufen verschiedene touristische Radrouten parallel oder kreuzen sich. Dabei verfügt jede Route über eine eigene Wegweisung, so dass es stellenweise zu wahren **"Wegweisungsbäumen"** kommt. Bis zu zehn unterschiedliche Routenplaketten erschweren die zügige Orientierung und vermitteln den Eindruck einer unkoordinierten Radwegweisung mit Konkurrenzcharakter.

² siehe auch: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fahrradverkehr, FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Köln 1998.

Arbeitspapier 2: BahnRadRoute Weser-Lippe

Abbildung 15: Unübersichtliche Wegweisung an der BahnRadRoute



Die Wegweisung bietet Verbesserungspotential. Anzuraten wäre ein einheitliches Gesamtkonzept für die Region, das sowohl die verschiedenartigen Routen integriert, wie auch über Ziel- und Kilometerangaben verfügt. Ein solches Konzept würde die gesamte Region als radtouristische Destination hervorheben, anstatt über die einzelnen Routen um Gäste zu werben.

Vermisst wurde auch die Einbindung der touristischen Attraktionen der Region in die Routenwegweisung. So wird zwar im Radspiralo auf die "Highlights" hingewiesen, ohne diesen radelt man aber oftmals an ihnen vorbei.

Das Bahnangebot

Größter Kritikpunkt ist der **Fahrpreis**, der mit Fahrradmitnahme nicht ganz günstig ist und von vielen Befragten als Grund angegeben wird, nicht mit dem Zug zu fahren.

Hier wäre von Seiten der Bahn zu überlegen, inwieweit die Möglichkeit besteht, Sondertarife für Familien oder eine günstige, bzw. kostenfreie Fahrradmitnahme anzubieten, wie es in vielen anderen Regionen bereits praktiziert wird.

Ein weiterer wesentlicher Schwachpunkt ist die Verbindungslücke zwischen Rahden und Twistingen. Der Betrieb nimmt, ob mit oder

ohne Fahrrad, nach Rahden als Endhaltepunkt hin stetig ab. In Rahden selbst sind meist nur vereinzelte Bahnfahrer anzutreffen. Auch von vielen Befragten wurde diese Lücke bemängelt.

Es sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten einer Reaktivierung bestehen oder ob es Alternativen gibt. Denkbar wäre ein saisonaler Busverkehr, der für die Mitnahme von Fahrrädern geeignet ist.

4 Fazit

Die Untersuchung der BahnRadRoute zeichnet ein deutliches Bild ihrer Eigenschaften und lässt bereits einige Kernaussagen und Rückschlüsse über ihre Effekte für die Region und den SPNV zu.

- Mit den insgesamt geringen Werten der Routenfahrer, insbesondere der Mehrtagestouristen, kann die Region nicht an die Gästezahlen klassischer radtouristischer Zielgebiete, z.B. die eingeführten Routen in den Flusstälern, heranreichen. Das fahrradtouristische Produkt fungiert (im Abschnitt im Kreis Minden-Lübbecke) primär als Naherholungsziel für Tagesausflügler aus dem Verdichtungsraum Bielefeld und dem Raum Paderborn. Es wird aber auch als Gebiet des Fahrradtourismus angeboten.
- Mit einer Frequentierung von 48,2 % unter den Routenfahrern ist die BahnRadRoute die stärkste radtouristische Route im Untersuchungsraum.
- Das Konzept der BahnRadRoute - die Kombination der Verkehrsträger Fahrrad / Bahn - ist erfolgreich und wird von den Nutzern angenommen. Dafür sprechen die 57 % der BahnRadler, die das Angebot nutzen.
- Mit der Kombination der Verkehrsträger wurde sowohl für den Radtourismus, als auch für den SPNV eine "Win-Win-Situation" geschaffen. Ob sich positive Effekte auch auf den Alltagsverkehr übertragen, konnte im Rahmen der Erhebung nicht untersucht werden. Hier können Fahrgastdaten der Eurobahn Hinweise liefern.
- Das Konzept kann gegenüber den traditionellen Radtouristen auch jüngere Leute und Familien für sich gewinnen und somit zusätzliche Zielgruppen erschließen.

Arbeitspapier 2: BahnRadRoute Weser-Lippe

- Der Einzugsbereich orientiert sich praktisch an den Bahnlinien der Route. Dies zeigt einerseits die große Bedeutung der Bahn im Zusammenhang mit der BahnRadRoute, andererseits gilt es, gerade in Bezug auf Radtouristen, den Einzugsbereich zu erweitern.
- Mit ca. 20 Radlern auf der Route pro Sonn- und Feiertag, wovon nur wenige eine mehrtägige Radtour unternehmen, können von der BahnRadRoute alleine nur marginale regionalökonomische Effekte abgeleitet werden, was durch die Aussagen der befragten Gastwirte im Umkreis der BRR bestätigt wurde.
- Vor allem die Wegweisung und das Bahnangebot bergen noch Verbesserungspotenziale.

Abschließend lässt sich sagen, dass die BahnRadRoute trotz nicht einfacher Ausgangsbedingungen ein erfolgreiches Produkt im freizeitorientierten Radverkehr des Kreises Minden-Lübbecke ist. Die Radfahrerichte ist insgesamt - gegenüber klassischen Fahrraddestinationen - als gering zu bewerten. Den Anspruch eines bedeutenden Fahrradreiseziels kann die BahnRadRoute so (noch?) nicht erheben.

Mit der Verknüpfung der Bahnhöfe mit der Route und einem Gesamtkonzept für die Region besteht ein reichhaltiges Verbesserungspotenzial, wodurch dem freizeitorientierten Radverkehr - insbesondere durch eine Erweiterung des Einzugsbereiches - Entwicklungschancen eingeräumt werden können (Zusammenhang mit dem Teilprojekt „Bahnhofsentwicklung / Mobilagenturen“ von VVOWL und Agentur BahnStadt im Vorhaben aufdemland.mobil).

Während die regionalwirtschaftlichen Effekte von der BahnRadRoute alleine als gering zu bewerten sind, zeigen sich sehr positive Auswirkungen für die Ravensberger Bahn, die auf die BahnRadRoute zurückzuführen sind.

Dabei sollte aber die bisher kurze Geschichte der BahnRadRoute berücksichtigt werden. Auch ein gutes Produkt benötigt seine Zeit, sich am Markt zu etablieren.