

Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz

im Auftrag des
MINISTERIUMS FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ

Rheinland-Pfalz

Ministerium für
Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau



gefördert durch das
BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Endbericht

Durchführung:

EUROPÄISCHES TOURISMUS INSTITUT
an der Universität Trier GmbH



Trier, im Juni 2007

Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz

**Auftraggeber:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland-Pfalz**

Für den Inhalt:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack
Dipl.-Geogr. Bert Hallerbach

**Europäisches Tourismus Institut
an der Universität Trier GmbH**
Palais Kesselstatt
Liebfrauenstr. 9
D – 54290 Trier
Deutschland

Telefon 00 49 - (0)6 51 - 97 86 6-0
Telefax 00 49 - (0)6 51 - 97 86 6-18
E-Mail info@eti.de
Internet: www.eti.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	III
Teil I: Radtourismus in Deutschland – Status Quo	1
1 Einleitung	1
2 Definition und Typologie	3
2.1 Definition und Begriffsbestimmung	3
2.2 Typologie der Radfahrer	4
2.3 Organisation der Radreise	7
2.3.1 Individuell organisierte Radreise	7
2.3.2 Pauschale Radreise	7
2.4 Varianten der Reiseverläufe	8
3 Entwicklung des Radtourismus in Deutschland	11
4 Merkmale des Radtourismus	13
4.1 Motive der Radtouristen	13
4.2 Fahrradnutzung im Jahresverlauf	14
4.3 Radtouristen: Soziodemographische Merkmale und Reiseverhalten	17
4.4 Anforderungen der Radtouristen	19
5 Angebote im Radtourismus	21
5.1 Radtouristische Infrastruktur	21
5.1.1 Radwege	22
5.1.2 Gastronomie	31
5.1.3 Beherbergung	32
5.2 Radtouristische Information	36
5.2.1 Beschilderung und Wegweisung	36
5.2.2 Radwanderführer-, Radwanderkarten, GPS	38
5.3 Anbieter im Radtourismus	39
5.3.1 Private (Rad-)Reiseveranstalter	41
5.3.2 Kommunale bzw. regionale Anbieter	41
5.4 Anbindungen an den öffentlichen Verkehr	42
5.4.1 Fahrrad und Bahn	42
5.4.2 Fahrrad und Bus	43
5.4.3 Fahrrad und Schiff/Fähre	44
5.5 Radtourismus in Großstädten	44

6	Nachfrage im Radtourismus	47
7	Touristische Wertschöpfung/ Ausgabeverhalten der Radtouristen	53
	Zusammenfassung Teil I	56
Teil II	Empirischer Teil	57
1	Methodischer Überblick	57
2	Volumen des Radverkehrsaufkommens und Reiseverhalten	59
	2.1 Die untersuchten Radrouten im Detail	61
	Wegequalität, Beschilderung und Verkehr	72
	2.2 Das radtouristische Volumen	84
	2.3 Reiseverhalten der Radreisenden: Reisedauer und Entfernung	104
	2.4 Reiseverhalten der Radreisenden: Verkehrsmittel für An- und Abreise und Reisegruppengröße	113
	2.5 Unterkunftswahl und -buchung	121
3	Ansprüche an das Produkt „Radtourismus“	127
	3.1 Informationsverhalten und Relevanz von Informationen	127
	3.2 Gesichtspunkte für die konkrete Routenplanung	134
4	Soziodemographie der Radtouristen	141
5	Die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für Rheinland-Pfalz	155
	5.1 Die Ausgaben der Radtouristen	156
	5.1 Vergleich mit anderen Regionen und dem Tourismus allgemein	162
	5.2 Touristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen	166
	5.3 Die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus für Rheinland-Pfalz insgesamt	168
6	Modell zur Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus	177
	6.1 Grundannahmen der Modellbildung	178
	6.2 Basiswerte des Berechnungsmodells	180
	6.3 Anwendung des Berechnungsmodells	184
7	Zusammenfassung und Ausblick	189
	Anhang	195
	Literatur	203

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abb. 1:	Ausprägungen des Radtourismus	4
Abb. 2:	Typisierung der Radfahrer	6
Abb. 3:	Verschiedene Streckenverläufe einer Radtour	9
Abb. 4:	Motive für das Radfahren; weil es	13
Abb. 5:	Jahresverlauf der Fahrradnutzung	15
Abb. 6:	Auswertung der Velozählanlage Kreuzlingen 2005 im Veloland Schweiz.....	16
Abb. 7:	Differenzierung von Radrouten	23
Abb. 8:	Touristisch Radrouten in Deutschland	25
Abb. 9:	D-Routennetz.....	27
Abb. 10:	Europäisches Radwegenetz	28
Abb. 11:	Nordseeradweg.....	29
Abb. 12:	Kraut & Rüben-Radweg und Schinderhannes-Radweg	30
Abb. 13:	Interesse an bestimmten Themen bei thematischen Radwegen (n=313)	31
Abb. 14:	Bedeutung einer radfreundlichen Unterkunft.....	33
Abb. 15:	Anzahl der Bett&Bike-Betriebe in Deutschland	34
Abb. 16:	Ansprüche der Radtouristen an Beherbergungsbetriebe	35
Abb. 17:	Inhalte der Beschilderungstafeln.....	37
Abb. 18:	Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus	40
Abb. 19:	RegioRadler in Rheinland-Pfalz	44
Abb. 20:	Verkaufte Fahrräder in Europa 2004	47
Abb. 21:	Fahrradfahren als Urlaubsaktivität	48
Abb. 22:	War ihr Sommerurlaub 2006 ein Fahrradurlaub?	49
Abb. 23:	„Sind Sie während Ihres Sommerurlaubs 2006 mit dem Fahrrad gefahren?“	50
Abb. 24:	Lage der untersuchten Radwege in Rheinland-Pfalz	60
Abb. 25:	Verlauf des Mosel-Radweges	62
Abb. 26:	Beschilderung am Mosel-Radweg	63
Abb. 27:	Gastronomiestruktur am Mosel-Radweg.....	65
Abb. 28:	Verlauf des Nahe-Radweges	67
Abb. 29:	Beschilderung mit Nahe-Radweglogo.....	68
Abb. 30:	Gastronomiestruktur am Nahe-Radweg.....	70

Abb. 31:	Verlauf des Maare-Mosel-Radweges	72
Abb. 32:	Beschilderung am Maare-Mosel-Radweg.....	72
Abb. 33:	Gastronomiestruktur am Maare-Mosel-Radweg.....	75
Abb. 34:	Verlauf des Kraut & Rüben-Radweges.....	76
Abb. 35:	Beschilderung am Kraut & Rüben-Radweg.....	77
Abb. 36:	Gastronomiestruktur am Kraut & Rüben-Radweg	80
Abb. 37:	Befragungsstandorte	85
Abb. 38:	Verteilung der Wetterlagen.....	86
Abb. 39:	Zählergebnisse: Wochenenden, alle Stationen	87
Abb. 40:	Zählergebnisse: Wochentage, alle Stationen	88
Abb. 41:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege 91	
Abb. 42:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege 92	
Abb. 43:	Hochrechnung über ein gesamtes Jahr.....	93
Abb. 44:	Besucherzahlen „Happy Mosel“	95
Abb. 45:	Gründe für die Inanspruchnahme der Radwege.....	96
Abb. 46:	Nutzergruppen.....	97
Abb. 47:	Hauptnutzergruppen nach Radwegen	98
Abb. 48:	Nutzergruppen nach Monaten	99
Abb. 49:	Anteile nicht touristisch motivierter Nutzergruppen nach Monaten	100
Abb. 50:	Hochrechnung der Nutzergruppen nach Radwegen.....	102
Abb. 51:	Hochrechnung nach Radwegen: Tages- und Übernachtungsgäste 103	
Abb. 52:	Dauer der erfassten Radreisen und -ausflüge.....	105
Abb. 53:	Dauer der erfassten Radreisen und –ausflüge nach Radwegen ...	106
Abb. 54:	Entfernung der erfassten Radausflüge und Tagesetappen nach Radwegen	108
Abb. 55:	Start- und Zielorte der Radreisenden (Mehrtagesfahrten).....	110
Abb. 56:	Start- und Zielorte Tagesetappen (Radreisende und Tagesausflügler) 112	
Abb. 57:	Verkehrsmittelnutzung - Anreise.....	114
Abb. 58:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Mosel	115
Abb. 59:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Kraut und Rüben.....	116
Abb. 60:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Maare-Mosel-Radweg.....	117
Abb. 61:	Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Nahe	118

Abb. 62:	Reisegruppengröße	119
Abb. 63:	Durchschnittliche Reisegruppengröße nach Monaten.....	121
Abb. 64:	Unterkunftswahl der Radreisenden	122
Abb. 65:	Vorbuchung der Unterkünfte	125
Abb. 66:	Vorbuchung der Unterkünfte	126
Abb. 67:	Genutzte Informationsmöglichkeiten	128
Abb. 68:	Genutzte Informationsmöglichkeiten nach Radwegen	129
Abb. 69:	Wichtigkeit von Informationen	131
Abb. 70:	Wichtigkeit von Informationen – differenziert nach Radwegen.....	132
Abb. 71:	Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour	135
Abb. 72:	Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour	136
Abb. 73:	Entfernungstoleranz	137
Abb. 74:	Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour	139
Abb. 75:	Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour – nur Nutzer Maare-Mosel-Radweg	140
Abb. 76:	Altersstruktur der Rad fahrenden Gäste.....	142
Abb. 77:	Geschlechterverteilung der Rad fahrenden Gäste	143
Abb. 78:	Berufsgruppen der Rad fahrenden Gäste	144
Abb. 79:	Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste	145
Abb. 80:	Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste – Kinder unter 18 Jahren im Haushalt	146
Abb. 81:	Haushaltsnettoeinkommen der Rad fahrenden Gäste	147
Abb. 82:	Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste – nach Monaten	148
Abb. 83:	Herkunftsländer aller Befragten	149
Abb. 84:	Herkunftsländer Tagesgäste	150
Abb. 85:	Herkunftsländer Übernachtungsgäste.....	151
Abb. 86:	Herkunftsländer ausländischer Gäste (Tages- und Übernachtungsgäste).....	152
Abb. 87:	Herkunftsländer aller Gäste nach Radwegen.....	153
Abb. 88:	Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (absolut und anteilmäßig)	158
Tab. 24:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen	159
Abb. 89:	Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (pro Tag und Person nach Nutzergruppen)	160
Abb. 90:	Radtouristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen	168
Abb. 91:	Berechnungsschema zur Ermittlung der Wertschöpfung	170

Abb. 92:	Berechnungsschema zur Ermittlung der Wertschöpfung.....	174
Abb. 93:	Berechnungsmodell für Radwege.....	185
Abb. 94:	Berechnungsmodell der wirtschaftlichen Effekte	186
Abb. 95:	Berechnungsbeispiel Rheinradweg	187
Abb. 96:	Berechnungsbeispiel wirtschaftliche Effekte Rheinradweg.....	188
Tab. 1:	Vergleich von Regionalstudien: Altersstruktur der Radtouristen.....	17
Tab. 2:	Vergleich von Regionalstudien: Bildungsniveau der Radtouristen ..	18
Tab. 3:	Vergleich von Regionalstudien: Begleitung der Radtouristen.....	18
Tab. 4:	Wichtigkeit bestimmter Infrastruktur (1= wichtig, 5= unwichtig).....	22
Tab. 5:	Beliebteste Radfernwege in Deutschland.....	26
Tab. 6:	Berechnung des Radreisevolumen in Deutschland 2004	51
Tab. 7:	Vergleich der Regionalstudien: Ausgaben der Radtouristen	54
Tab. 8:	Durchschnittliche finanzielle Ausgaben pro Tag und pro Person in der Schweiz 2002.....	55
Tab. 9:	Überblick über die untersuchten Radrouten	81
Tab. 10:	Zählstatistik – differenziert nach Routen und Fahrtrichtung.....	88
Tab. 11:	Durchschnittswerte der Zählungen nach Wetterlagen (Basis: 15- Minuten-Zählintervall)	89
Tab. 12:	Hochrechnung des Gesamtaufkommens	94
Tab. 13:	Hochrechnung des Gesamtaufkommens nach Nutzergruppen	101
Tab. 14:	Nutzergruppen pro Kilometer Radweg	104
Tab. 15:	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	107
Tab. 16:	Fahrleistung der Befragten	109
Tab. 17:	Durchschnittliche Reisegruppengröße.....	120
Tab. 18:	Genutzte Unterkunftsmöglichkeiten nach Radwegen	123
Tab. 19:	Anteil Bett&Bike-Betriebe an den Unterkunftsmöglichkeiten	124
Tab. 20:	Komponentenmatrix der Faktorenanalyse.....	133
Tab. 21:	Entfernung der gastronomischen Betriebe an den Radwegen	138
Tab. 22:	Durchschnittliche Ausgaben für alle Radfahrer	157
Tab. 23:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen.....	159
Tab. 25:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen	161
Tab. 26:	Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Übernachtungsgäste).....	163
Tab. 27:	Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Tagesgäste)	164

Tab. 28:	Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Veloland Schweiz und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person in €)	165
Tab. 29:	Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Altmühltal, Osnabrücker Land und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person)	166
Tab. 30:	Gesamtumsätze auf den untersuchten Radwegen	167
Tab. 31:	Gesamttouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz	172
Tab. 32:	Radtouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz	173
Tab. 33:	Gegenüberstellung von Kosten und Wertschöpfung	176
Tab. 34:	Bruttoprimärumsatz pro Kilometer	180
Tab. 35:	Herleitung M1	182
Tab. 36:	Abstufung M5	184
Tab. 37:	Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen	191

TEIL I: RADTOURISMUS IN DEUTSCHLAND – STATUS QUO

1 Einleitung

Der Fahrradtourismus ist eine der Wachstumsbranchen im deutschen Tourismus. Seit den 1980er Jahren hat der Fahrradtourismus einen enormen Aufschwung erlebt (vgl. FREITAG 2005, S.45). Urlaub mit dem Fahrrad hat sich in den letzten Jahren zu einem der wichtigsten touristischen Wirtschaftsfaktoren entwickelt und ist besonders für ländliche Regionen eine bedeutende touristische Einnahmequelle.

Laut der Radreiseanalyse des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) nutzten 44,7 Prozent der Deutschen im Jahr 2006 das Fahrrad im Urlaub. Gegenüber dem Vorjahr (45,4%) ist dieser Wert relativ stabil geblieben (ADFC 2007). Nach dieser Analyse planen 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 Millionen Deutsche kommt ein Fahrradurlaub im Jahr 2007 generell in Frage.

Somit stellt sich der Radtourismus als ein wichtiges Element des Freizeit- und Tourismussektors dar und ist in seiner wirtschaftlichen Bedeutung ein nicht zu unterschätzender Faktor.

Trotz seiner großen Bedeutung für die Tourismuswirtschaft insgesamt gehört der Radtourismus zu den eher wenig erforschten Bereichen der Tourismusbranche. Eine Vielzahl von Arbeiten bewegt sich im Rahmen von Diplomarbeiten, welche sehr gute Ansätze für einen weiteren Erkenntnisgewinn liefern, allerdings lassen diese Arbeiten fast immer eine größere empirische Basis vermissen, so dass eine Übertragbarkeit der Ergebnisse in vielen Fällen nicht möglich ist.

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. Diese Studien liefern sehr gute Informationen zu allgemeinen Trends im Radtourismus und können die Größenordnungen des Gesamtmarktes in etwa angeben, lassen sich aber kaum auf einzelne Regionen oder Bundesländer anwenden.

Vorbildcharakter für dieses Projekt haben die wissenschaftlichen Arbeiten im Zuge der Projektbegleitung VeloLand 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.

Die vorliegende Studie 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 auseinandersetzen. Weiterhin möchte sie verlässliche Daten über die Inanspruchnahme radtouristischer Angebote in Rheinland-Pfalz geben und eine Hochrechnung des radtouristischen Aufkommens für dieses Bundesland ermöglichen. Letztlich soll der Anteil dargestellt werden, den der Radtourismus zu den gesamttouristischen wirtschaftlichen Effekten beisteuern kann. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird ein modellhaftes Vorgehen entwickelt, mit dem sich die wirtschaftlichen Effekte von Radwegen im Planungsstadium aber auch nach der Realisierung abschätzen lassen.

Ziel dieses Projektes ist es somit weniger, Zufriedenheiten von Radtouristen mit konkreten Angeboten zu erheben, sondern schwerpunktmäßig die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus näher zu beleuchten und auf Basis einer soliden Datengrundlage zu beschreiben.

Ausgangspunkt der folgenden Darstellungen ist eine empirische Erhebung an 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.

Im ersten Teil der vorliegenden Studie werden verschiedene Gesichtspunkte und Forschungsfelder des Radtourismus allgemein dargestellt, so dass ein tieferer Überblick über die Thematik gegeben wird.

Im zweiten Teil der Studie werden die erhobenen Daten analysiert und die Effekte des Radtourismus für Rheinland-Pfalz dargestellt. Aufbauend auf diesen Effekten wird das Berechnungsmodell zur Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte von touristischen Radrouten dargestellt.

Letztendlich liefern die Ergebnisse zahlreiche Argumente für den weiteren Ausbau des Radtourismus in dafür geeigneten Regionen und Räumen.

2 Definition und Typologie

Vor der näheren Befassung mit der Thematik „Radtourismus“ ist es notwendig, verschiedene Begriffsbestimmungen zu klären und verschiedene Definitionen darzustellen, welche den Radtourismus in seinen Ausprägungen beschreiben.

2.1 Definition und Begriffsbestimmung

Der ADFC (1993, S.4) definiert den Radtourismus im engeren Sinn als „alle Arten der Fahrradnutzung, die zum Zwecke der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen werden“. Da diese Definition den Fahrradtourismus sehr weitläufig auslegt, kann der Fahrradtourismus in

- ➔ den Kurz- und Tagesausflug,
- ➔ die Wochenendtour,
- ➔ die mehrtägige Tour und
- ➔ die ausgedehnte Radreise

differenziert werden (vgl. ADFC 1998, S.4).

Neben diesem „aktiven“ Radtourismus können weitere Ausprägungen dargestellt werden.

Abb. 1: Ausprägungen des Radtourismus**Radtourismus im engeren Sinne**

Radwandern auf Radfernwegen

Radtagestouren

Mehrtagestouren

Radsport (MTB, Rennrad etc.)

Radsportevents

**Radtouristische Spezialangebote**

Spezialangebote (z.B. Radführungen etc.)

Bike & Wellness

Studienradreisen

Gourmetradreisen

Nutzung von Spezialrädern im Urlaub

**Radtourismus im weiteren Sinne**

Radfahren als eine Aktivität im Urlaub

Radfahren als Freizeitaktivität

Besuch von Radveranstaltungen, Radmessen

Quelle: eigene Darstellung verändert nach: FINANZGRUPPE SPARKASSEN- VERBAND SAAR 2005, S.96).

2.2 Typologie der Radfahrer

Generell können zwei verschiedene Typen der Radfahrer voneinander unterschieden werden: die Alltagsradler und die Freizeitradler. Definitorisch grenzt der ADFC (1998, S.5) diese beiden Typen folgendermaßen voneinander ab: „Alltagsradler benutzen ihr Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf und für ihre sonstigen Besorgungen ganz oder überwiegend mit dem Fahrrad. Freizeitradler setzen sich nach Feierabend aufs Fahrrad, um sich zu erholen oder sich sportlich zu betätigen. Für die Urlaubsgestaltung spielt bei ihnen das Fahrrad eine große Rolle“.

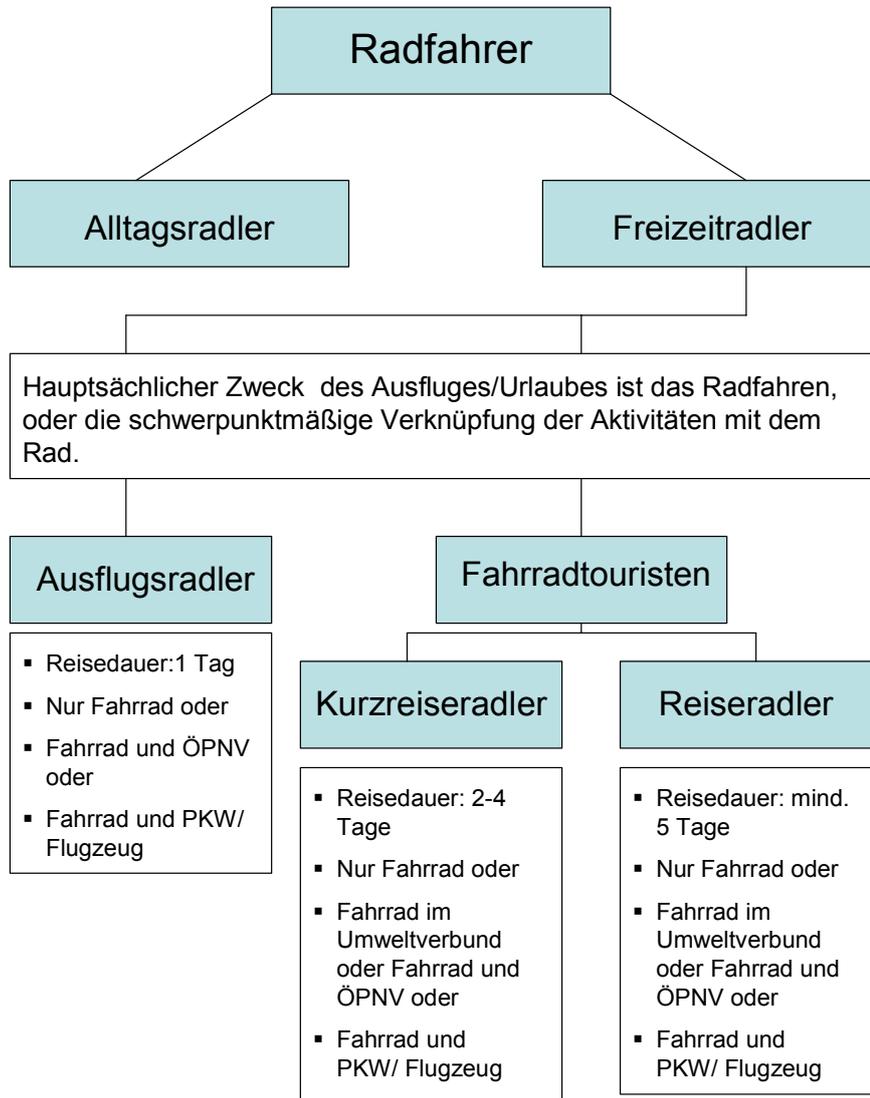
FREITAG (2005, S.52) betont, dass bezogen auf das Individuum Freizeit- und Alltagsradler meist identisch sind, da das Fahrrad von vielen Menschen sowohl im Alltag als auch in der Freizeit genutzt wird.

Bei der Betrachtung des Segments der Freizeitradler kann festgestellt werden, dass es sich dabei um keine homogene Gruppe handelt. Nach STEINECKE/HALLERBACH (1996, S.14f.) können unter Einbeziehung der Reisedauer die Freizeitradler weiter unterteilt werden:

- ➔ Bei einer Reisedauer von einem Tag (ohne Übernachtung) handelt es sich um einen Ausflugsradler.
- ➔ Wenn mindestens eine Übernachtung getätigt wird, treten die Freizeitradler als Fahrradtouristen auf.
- ➔ Diese lassen sich wiederum in die Kurzreisetouristen (Reisedauer von 2 bis 4 Tage) und die Reiseradler (Reisedauer ab 5 Tage) untergliedern.

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

Abb. 2: Typisierung der Radfahrer



Quelle: Steinecke/Hallerbach 1996, S.14f

2.3 Organisation der Radreise

Bezüglich der Gruppe der Radurlauber kann als ein weiteres Unterscheidungskriterium die Wahl der Reiseorganisation herangezogen werden. Dabei sind die Individual-Fahrradtouristen von Pauschal-Radurlaubern zu differenzieren.

2.3.1 Individuell organisierte Radreise

Individual-Fahrradtouristen zeichnen sich dadurch aus, dass sie ihre Radtour eigenständig organisieren, d.h. Strecke und Unterkunft selbst aussuchen. Dies setzt voraus, dass eine Vielzahl von Informationen, die für das individuelle Zusammenstellen einer Radreise nötig sind, verfügbar ist. Bei der Planung einer Radreise sind vor allem Erfahrungen aus vorangegangenen Tagestouren hilfreich. Die Mehrheit der Fahrradtouristen zählt zu den Individualreisenden, da sie ihren Urlaub in Eigenregie planen wollen und auf der Radreise flexibel entscheiden möchten (vgl. STEINECKE/HALLERBACH 1996, S.20).

2.3.2 Pauschale Radreise

Pauschalurlauber hingegen legen einen großen Wert auf Sicherheit – sie fordern einen Gepäcktransfer und die Gewissheit, jeden Abend eine im Voraus gebuchte Unterkunft anfahren zu können. Sie versuchen den eigenen Aufwand bei der Planung der Reise möglichst gering zu halten (vgl. BESEL 2004, S.14).

Im Radtourismus können zwei verschiedene Möglichkeiten der Pauschalreise differenziert werden:

- ➔ Zum einen eine Art individuelle Pauschalreise mit fest gebuchter Route und Unterkunft, jedoch ohne Reiseleiter oder Begleitfahrzeug.
- ➔ Zum anderen eine fest durchgeplante, geführte Gruppenreise mit Reiseleitung, Begleitfahrzeug sowie Unterkunft und Verpflegung.

Pauschale Radreisen werden vornehmlich über Reiseveranstalter gebucht, die entweder im Baukastensystem individuelle Pauschalen oder geführte Reisen anbieten (vgl. 5.3.1).

Insbesondere für ausländische Ziele finden vermehrt Gruppenreisen statt, wohingegen in Deutschland und den benachbarten Ländern Österreich und Schweiz die gebuchten Radreisen vielfach den individuellen Charakter behalten (vgl. HERTLEIN 1998, S.15). Auch bezüglich der Nachfrager lassen sich Unterschiede erkennen. Organisierte, geführte Reisen verkaufen sich zunehmend besser und werden gerne von älteren Personen in Anspruch genommen. Bei Reiseveranstaltern, die Radreisen im Baukastensystem anbieten, werden vornehmlich diese individuell zusammengestellten Reisen bevorzugt (vgl. FINANZGRUPPE SPARKASSENVERBAND SAAR 2005, S.123).

2.4 Varianten der Reiseverläufe

Bei den möglichen Streckenverläufen einer Radreise ist die Wahl des Hotels ein prägendes Merkmal. Verbringt der Radtourist mehrere Tage in derselben Unterkunft, kommt für ihn nur der Streckenverlauf einer Stern-Radtour in Frage. Wenn der Ort der Unterkunft täglich wechselt, handelt es sich entweder um eine Strecken-Radreise oder Rundreise (vgl. SCHUMANN 2006, S.28f).

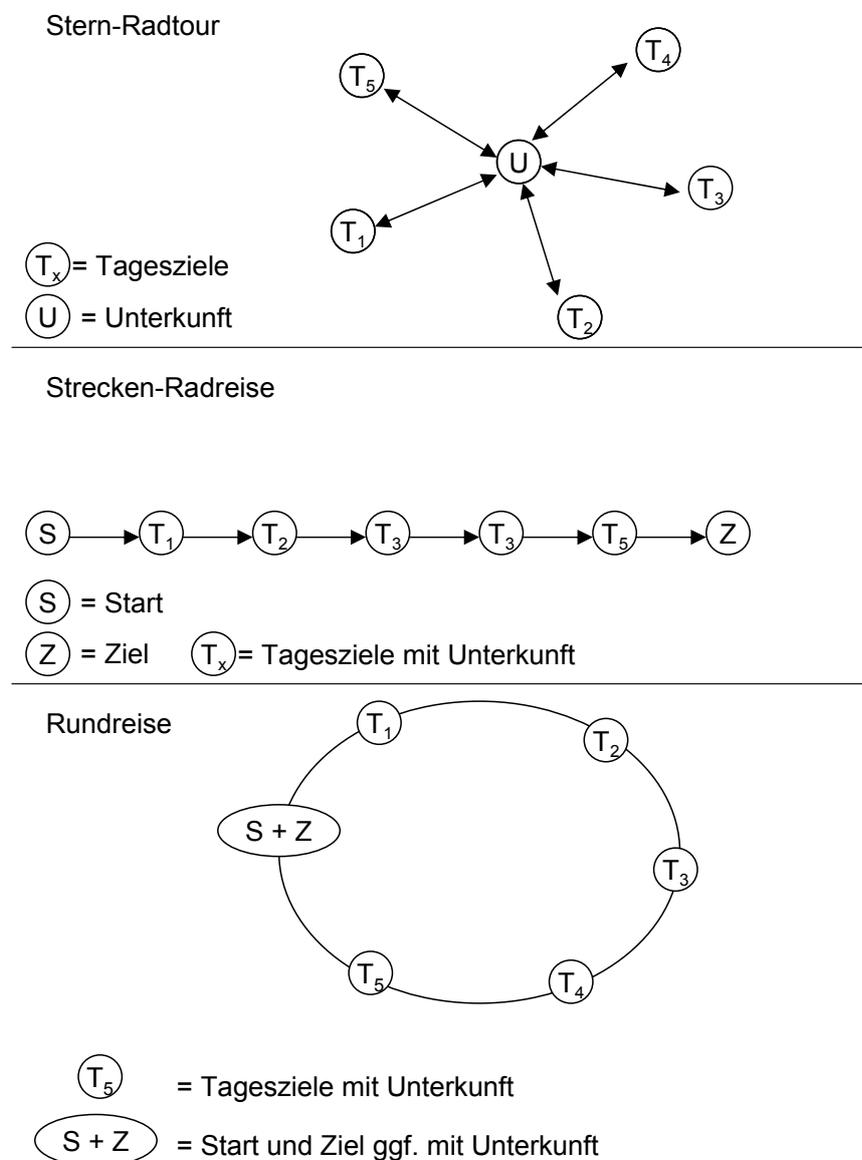
Bei der Streckenradtour können die einzelnen Tagesetappen vorab durch eine Buchung festgelegt sein, jedoch verzichten Radtouristen oft darauf, um flexibler agieren zu können.

Die Rundreise ist eine Mischform der Strecken-Radtour und der Stern-Radtour. Der Vorteil dieses Streckenverlaufs liegt darin, dass die Anreise zum Startpunkt der Rundreise mit dem Pkw erfolgen kann. Bei der Streckenradtour ist ein weiteres Verkehrsmittel nötig, um wieder vom Ziel zum Startpunkt zu gelangen.

Die Strecken-Radreise findet sich hauptsächlich entlang von Flussufern (z.B. Donau, Rhein, Mosel) oder auch entlang des Ufers großer Seen, wie beispielsweise dem Bodensee. Bei dieser Form des Radtourismus ergeben sich für die bereiste Region zwei Probleme. Zum einen bleibt diese Gruppe der Radtouristen meist nur eine Nacht an einem Ort, um am nächsten Tag weiterfahren zu können. Zum zweiten suchen sich die Strecken-Radfahrer meist spontan eine Übernachtungsmöglichkeit. Somit werden in diesen Regionen keine größeren Ausgaben der Radtouristen getätigt und auch die Beherbergungsbetriebe können kaum langfristig planen.

Die Sternfahrer hingegen übernachteten während der ganzen Radreise an ein- und demselben Ort und setzen somit ein vielfältiges Radroutenangebot in dieser Region voraus, da sie jeden Tag eine andere Strecke ab dem Aufenthaltsort befahren möchten. Die Sternfahrer, die – im Gegensatz zu Etappenfahrern – kein bestimmtes Tagespensum zurücklegen müssen, um den Zielort zu erreichen, können flexibler agieren und nehmen auch eher Rücksicht auf negative Witterungseinflüsse in der Form, dass sie alternative Schlechtwetterangebote in Anspruch nehmen und an diesem Tag auf das Radfahren verzichten.

Abb. 3: Verschiedene Streckenverläufe einer Radtour



Quelle: eigene Darstellung nach Schumann 2006, S. 28f.



3 Entwicklung des Radtourismus in Deutschland

Bereits im Jahre 1917 wurde mit der Erfindung der „Laufmaschine“ durch Freiherr Karl von Drais in Karlsruhe der Grundstein des Fahrradfahrens gelegt (vgl. HERTLEIN 1998, S.6).

Zu dieser Zeit stellte das Fahrrad ein reines Sport- und Vergnügungsgerät für einen exklusiven Kreis der Bevölkerung dar. Bis Anfang der 1930er Jahre wurde das Fahrrad auch für die arbeitende Bevölkerung erschwinglich und entwickelte sich so zum Massenverkehrsmittel. Vor allem im Berufspendlerverkehr nahm es eine dominierende Stellung ein. Bereits 1928 kam auf sechs Einwohner in Deutschland ein Fahrrad und nur ein Kraftwagen auf 245 Einwohner (vgl. BRACHER 1987, S.11f.).

Bis in die 1950er Jahre blieb das Fahrrad eine günstige und für weite Kreise 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. Bis in die 1970er Jahre wurden Fahrradfahrer als ‚Exoten‘ angesehen, 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. Eine aufkommende Freizeitwelt, wachsendes Gesundheits- und Fitnessbewusstsein, 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 spielte das Rad auch als Tourismusform eine bedeutende Rolle. Ab den 1980er Jahren wurden vermehrt Radreisen und Radausflüge unternommen und der Radtourismus etablierte sich zu einer ernstzunehmenden und bedeutenden Tourismusform. Weitere Bedeutungsgewinne erlangte der Radtourismus in den 1990er Jahren durch Erfolge deutscher Radsportler, welche die Sportart populär machten.

Heute zählt der Radtourismus zu einem wesentlichen touristischen Wachstumsmarkt, der unterschiedliche Zielgruppen anspricht. 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 be-

reits 2,45 Mio. Radtouristen in Deutschland gezählt werden (vgl. ADFC 2003, 2004, 2005b).

Die Nachfrage im Radtourismus ist stabil und weiterhin wachsend. Auch die Angebote im Radtourismus werden zunehmend vielfältiger und individueller. Sie passen sich an die Wünsche, Vorlieben und Ansprüche der heterogenen Gruppe der Radtouristen an und befriedigen diese adäquat.

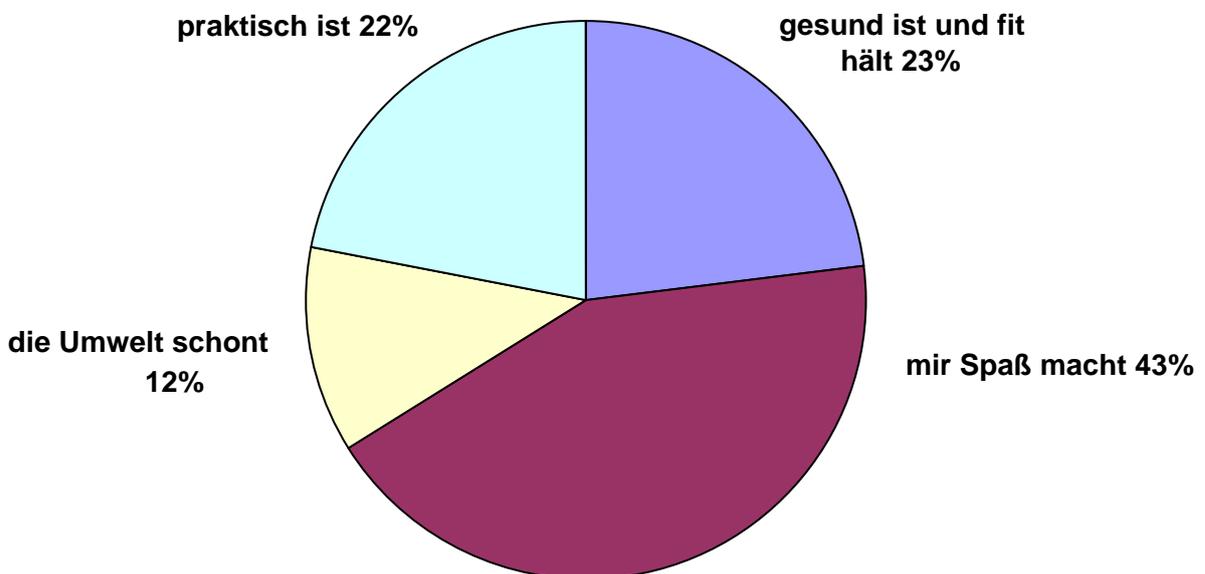
4 Merkmale des Radtourismus

4.1 Motive der Radtouristen

Der Fahrradtourismus ist als eine Reiseform zu betrachten, die für die verschiedensten Zielgruppen attraktiv ist. So erfreut sich diese Tourismusform bei Familien wachsender Beliebtheit, aber auch kaufkräftige Reisende, die Fahrradtourismus als eine Form des Aktivurlaubes wählen, sind eine wesentliche Zielgruppe.

Dabei 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. Zudem stellt der Gesundheits- und Fitnessaspekt ein weiteres wichtiges Motiv dar.

Abb. 4: Motive für das Radfahren; weil es ...



Quelle: Zweiplus Medienagentur 2003

Auch eine Analyse von KLEMM (1995, S.55) bestätigt diese Motive. Bei einer Befragung von Radfahrern an Radwegen an Saar und Mosel wurden die Motive „Freude am Radfahren“, „Erholung/Gesundheit“ und „Natur erleben“ als die wesentlichsten 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 (1995, S.76) die Folgenden:

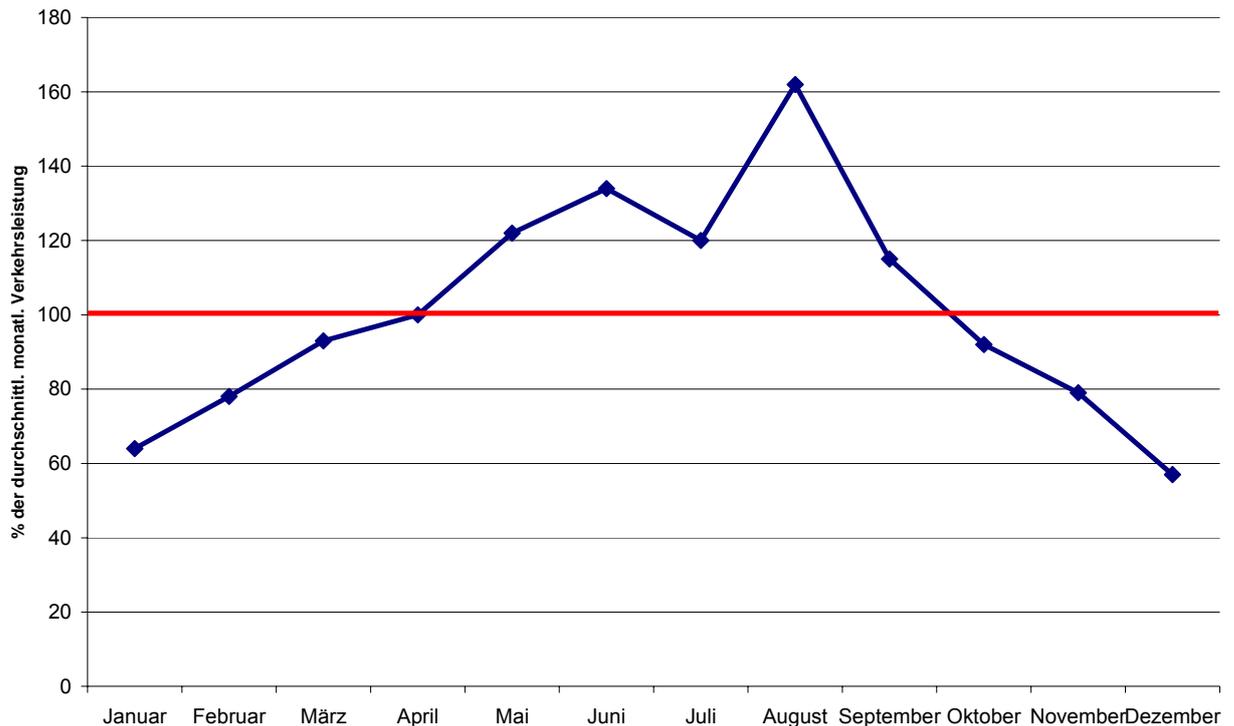
- ➔ Städte besichtigen
- ➔ Gut Essen und Trinken
- ➔ Historische Bauwerke besichtigen
- ➔ Weinproben/Weinfeste
- ➔ Museen besuchen
- ➔ Bootstouren

4.2 Fahrradnutzung im Jahresverlauf

Da der Radtourismus und auch die Radnutzung allgemein stark von äußeren Witterungsbedingungen abhängig sind, ist die Nutzung des Fahrrads während des Jahresverlaufs nicht konstant.

In allen deutschen Radregionen sind starke Schwankungen in der Nutzung des Fahrrades im Jahresverlauf festzustellen. Während der Gebrauch des Fahrrades in den Wintermonaten verursacht durch niedrige Temperaturen und unsichere Witterungsverhältnisse abnimmt, steigt die Nutzung in den Sommermonaten überdurchschnittlich stark an (60% über dem Durchschnitt) (vgl. FREITAG 2005, S.50).

Abb. 5: Jahresverlauf der Fahrradnutzung



Quelle: FREITAG 2005, S.50

Die gleiche Tendenz findet sich auch bei der radtouristischen Fahrradnutzung. Diesen witterungsbedingten Schwankungen muss bei der jahreszeitlichen Verteilung von radtouristischen Angeboten Rechnung getragen werden.

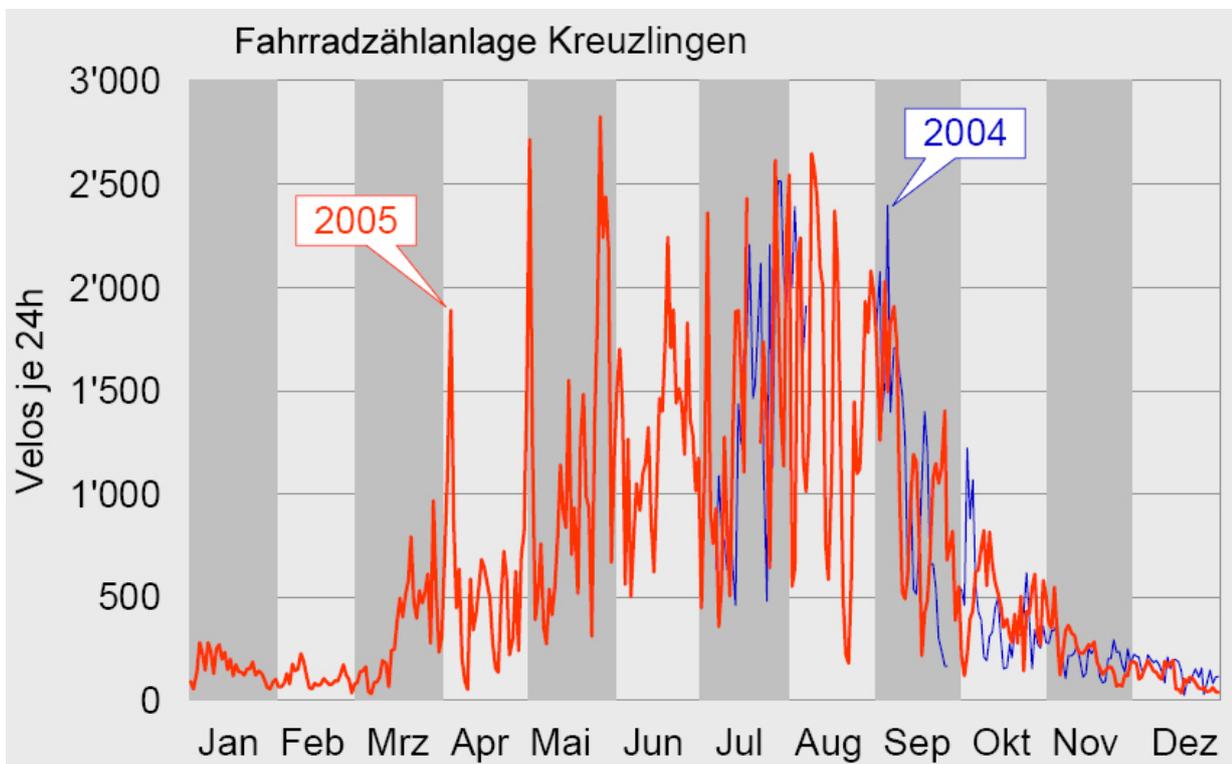
Relativiert werden muss die zeitliche und witterungsabhängige Verteilung bei der Betrachtung verschiedener Typen von Radfahren. Da für sportlich orientierte Radfahrer zum einen die Bewegung an sich und zum anderen vornehmlich die Aktivität in der Natur im Vordergrund stehen, ist auch die Fahrradnutzung bei schlechtem Wetter für diese Zielgruppe attraktiv.

Ein Parade- und Pionierbeispiel für eine umfassende Erhebung des Fahrradverkehrsaufkommens auf bestimmten Radwegen mit Hilfe von automatisierten Zählanlagen stellt die Schweiz dar. Die verantwortliche Stiftung Veloland Schweiz wertet die aus verschiedenen Standorten gewonnenen Daten aus, bereitet sie auf und stellt diese der Öffentlichkeit auf ihrer Website zur Verfügung. Das Gesamtaufkommen, der durchschnittliche, tägliche Fahrradverkehr auf den jeweiligen Radrouten, die differenzierte Analyse einzelner Monate, Arbeits-, Sonn- und Feiertage und sogar Tagesverläufe lassen auf das Fahrverhalten, die Nutzung und somit auf Fahrtzweck-

gruppen schließen. Somit können u.a. Rückschlüsse auf wirtschaftliche Effekte und Potenziale gezogen werden, wodurch die angebotsseitige Infrastruktur auf die Nachfrage und Bedürfnisse der entsprechenden Zielgruppe abgestimmt und verbessert werden kann.

Die Auswertung der Zählstationen im Veloland Schweiz bestätigt die Tendenz der durchschnittlichen Fahrradnutzung, welche von FREITAG (2005, S.50) formuliert wurde. Als Beispiel dient die Fahrradzählanlage Kreuzlingen, wo das höchste Verkehrsaufkommen (im Durchschnitt 682 Fahrräder pro Tag) im Veloland Schweiz gemessen wurde.

Abb. 6: Auswertung der Velozählanlage Kreuzlingen 2005 im Veloland Schweiz



Quelle: STIFTUNG VELOLAND SCHWEIZ 2005

An den Zählstationen im Veloland Schweiz werden neben der monatlichen durchschnittlichen Fahrradnutzung auch die täglichen und stündlichen Schwankungen in der Nutzung des Radweges aufgezeichnet. Dabei fällt auf, dass je nach Nutzung der Radroute – durch Freizeitradler oder durch Alltagsradler – aber auch witterungsbedingt und entsprechend der individuellen Eigenschaften der Route Variationen im

Verkehrsaufkommen entstehen können, die eine detaillierte Analyse der jeweiligen Route notwendig machen.

4.3 Radtouristen: Soziodemographische Merkmale und Reiseverhalten

Trotz der verschiedenen Differenzierungsmöglichkeiten und der Heterogenität der Zielgruppe insgesamt lassen sich einige grundlegende Aussagen über die Radtouristen treffen.

Die Gegenüberstellung verschiedener regionaler Studien zum Thema des Radtourismus ergab bezüglich des Alters der Radtouristen, dass besonders Menschen mittleren Alters bzw. „Jungsenioren“ in der Zielgruppe der Radtouristen stark vertreten sind.

Die vergleichsweise jüngeren Radtouristen in der Untersuchung von 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.

Tab. 1: Vergleich von Regionalstudien: Altersstruktur der Radtouristen

Autor/Publication	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. 2: Vergleich von Regionalstudien: Bildungsniveau der Radtouristen

Autor/Publikation	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

Auch die Struktur der Begleitung der Radtouristen zeigt wesentliche Übereinstimmungen. Die meisten Radtouristen sind in Radlergruppen unterwegs, dabei sind bei allen Befragungen der dargestellten Regionalstudien Paare als häufigste Gruppe genannt worden. Des Weiteren handelt es sich um andere Gruppen und Familien mit Kindern etc. Dabei konnte in der Untersuchung von KLEMM (1995, S.58f.) festgestellt werden, dass bei über 85% der Individualreisenden, die in einer Gruppe unterwegs waren, es sich um Gruppen mit bis zu 9 Personen gehandelt hat. Der Anteil an Gruppen mit mehr als 10 Personen lag bei 14,8%.

Tab. 3: Vergleich von Regionalstudien: Begleitung der Radtouristen

Autor/Publikation	Unterwegs als Paar	Unterwegs als Gruppe	Unterwegs als Familie mit Kindern
KLEMM 1995	42,5%	45%	10,7%
SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999	41,9%	36,7%	13,4%
HERTLEIN 1998	42,1%	36,4%	16,4%
STIENE 2005	49%	18%	10%

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

4.4 Anforderungen der Radtouristen

Da die Gruppe der Radtouristen eine äußerst heterogene Gruppe darstellt, sind auch die Anforderungen der einzelnen Radtouristen an das radtouristische Angebot in einer Region sehr heterogen.

Somit werden im Folgenden die einzelnen Untergruppen der Radtouristen aufgelistet und deren Anforderungen an das radtouristische Angebot definiert (vgl. FINANZGRUPPE SPARKASSENVERBAND SAAR 2005, S.97):

- **Tourenradler:** Tourenradler bevorzugen gut ausgebaute, autofreie Radfernwege. Sie fahren durchschnittlich 50 bis 80 km pro Tag und suchen Wege mit gleich bleibenden Anforderungen. Sie wechseln täglich ihr Übernachtungsquartier und sind meist 5 bis 8 Tage unterwegs.
- **Genussradler:** 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:** Sie 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:** Sie 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:** 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.



5 Angebote im Radtourismus

Im Zuge des Fahrradbooms in den 1980er und 1990er Jahren ist eine Vielzahl an radtouristischen Produkten entstanden. Immer mehr Betriebe, Unternehmen und Organisationen wollen an der stetigen Entwicklung des Radtourismus partizipieren und erhoffen sich wirtschaftliche Effekte. Um den Radtouristen eine adäquate Infrastruktur und Angebote zu offerieren, müssen bestimmte Mindestanforderungen in der radtouristischen Angebotsgestaltung beachtet werden. Spezifisch für Rheinland-Pfalz werden entsprechende Daten aus der Befragung im empirischen Teil dargestellt.

5.1 Radtouristische Infrastruktur

Auch Kommunen sehen vielerorts Radfahrer als zusätzliche Einnahmequelle und richten ihr Angebot und ihre Infrastruktur an den Bedürfnissen der Radfahrer aus. So werden neue Radwegenetze konzipiert oder Beschilderungen deutlich verbessert und ausgeweitet (vgl. FREITAG 2005, S.48).

Neben der Beschilderung und der Qualität der Radwege ist auch die Einrichtung von Rastplätzen, Schutzhütten und sanitären Anlagen unerlässlich. Diese sollten in regelmäßigen Abständen bzw. an besonders geeigneten Stellen eingerichtet werden. Zudem sollten Fahrradabstellmöglichkeiten, eine geeignete Gastronomie und Beherbergung sowie weitere Serviceeinrichtungen wie Radverleih und Reparaturmöglichkeiten auf jeden Fall vorhanden sein.

Eine Untersuchung von KLEMM (1995, S.99) zeigt die Wichtigkeit bestimmter radtouristischer Infrastruktur auf. Dabei sind die Aspekte der Gastronomie und Beherbergung nicht beachtet. Nach KLEMM spielen vor allem Aspekte, welche die Sicherheit auf den Radwegen gewährleisten, eine wesentliche Rolle (z.B. Trennung von Pkw- und Radverkehr).

Tab. 4: Wichtigkeit bestimmter Infrastruktur (1= wichtig, 5= unwichtig)

Radtouristisch relevante Infrastruktur	Pauschalradler n:347	Individualradler n:520
Trennung von PKW- und Radverkehr	1,25	1,25
Gute Beschilderung	1,46	1,48
Hinweise auf Sehenswürdigkeiten	1,87	1,95
Reparaturstationen	2,34	2,39
Schutzhütten für schlechtes Wetter	2,38	2,34
Radlerrastplätze (Bänke und Tische)	2,43	2,25
Nur geringe Steigerungen	2,47	2,57
Trennung von Fuß- und Radwegen	2,53	2,41
Asphaltierte Radwege	2,56	2,32
Erreichbarkeit von Bus und Bahn	2,63	2,11
Toilettenanlagen am Radweg	2,63	2,56
Gepäckschließfächer an Sehenswürdigkeiten	2,64	2,40
Kinderspielplätze	3,40	3,30

Quelle: KLEMM 1995, S.99

Zu den wichtigsten Aspekten der radtouristischen Infrastruktur zählen u.a. der Zustand der Radwege, aber auch die Gastronomie und die Beherbergung entlang der Radstrecken.

5.1.1 Radwege

Ein Radweg definiert sich als „Weg, der als besonders gekennzeichnete und abgegrenzte Teil einer Straße oder mit selbstständiger Linienführung dem Fahrradverkehr dient. Um die Benutzung von Fahrrädern zu fördern und gefahrloser zu machen, werden insbesondere in Städten verstärkt eigene Radwegenetze angelegt“ (LESER et al. 1987, S. 118).

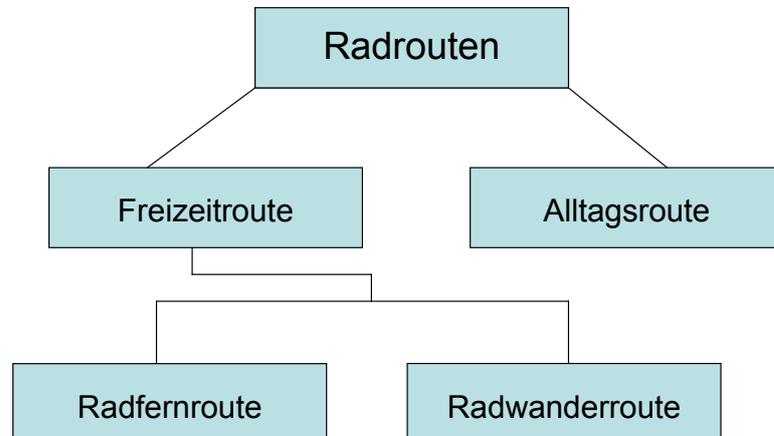
Dabei werden unselbstständige und selbstständige Radwege differenziert.

„Unselbstständige Radwege verlaufen meist unmittelbar neben der Straße und sind in der Regel von der Fahrbahn durch einen Bordstein oder Grünstreifen getrennt. Sie können aber auch, vor allem bei sehr beengten Verhältnissen, als Radstreifen völlig in die Fahrbahn einbezogen sein“ (MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR RHEINLAND-PFALZ 1994, S.9).

„Selbstständige Radwege werden ohne Bezug zu einer Straße angelegt und sind rechtlich eigenständig. Sie sind sonstige Straßen im Sinne des § 3, Nr. 3, Buchstabe b LStrG und stehen in der Baulast des Eigentümers“ (MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR RHEINLAND-PFALZ 1994, S.9).

Bezüglich der Radwegenutzung können die Radrouten in Freizeit- und Alltagsrouten unterschieden werden. Alltagsrouten sind die Routen, die von Radfahrern bei alltäglichen Fahrten genutzt werden (z.B. Weg zur Arbeit, Weg zur Schule oder zum Einkaufen). Die Freizeitrouten sind die Routen, die von Freizeitradlern, sprich Ausflugsradlern oder Radtouristen genutzt werden. Diese können wiederum in die Radfernrouten und die Radwanderrouten untergliedert werden.

Abb. 7: Differenzierung von Radrouten



Quelle: WÜSTEFELD 1998, S.42

Radfernrouten nutzen die Radfernwege, welche sich als Radwege definieren, die entfernte Ziele miteinander verbinden oder die in ihrer Linienführung selbst eine Besonderheit darstellen. „Sie berühren oder durchschneiden die Gebiete mehrerer Landkreise und kreisfreier Städte und dienen vornehmlich dem Fernwandern“ (NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT; TECHNOLOGIE UND VERKEHR 1993, S.17). Radfernwege eignen sich insbesondere für Mehrtagestou-

ren. „Sie dienen der Erschließung einer größeren Gebietseinheit (z.B. Radfernwegnetz Mecklenburg-Vorpommern), orientieren sich an geographischen Leitlinien (z.B. Donauradweg, Schwarzwaldradweg) oder können auch unter einem bestimmten Thema stehen (z.B. münsterländische „100 Schlösser Route““ (ADFC 1998, S.9).

In der ADFC-Entdeckerkarte sind für Deutschland bislang über 200 verschiedene touristische Radrouten mit einer Gesamtlänge von mehr als 40.000 km verzeichnet (vgl. ADFC 2005a, S. 83)¹. Dabei orientieren sich viele der Radrouten am Verlauf der Flüsse. Des Weiteren gibt es eine Vielzahl von Radwegen, die meist auch auf Gemeinde- oder Kreisebene angelegt sind. Die in dieser Karte verzeichneten Radrouten lassen sich nur zum Teil als Radfernwege bezeichnen, da eine Vielzahl von ihnen nicht in Einklang mit der oben gegebenen Definition stehen.

Radwanderrouten sind hingegen regionale Verbindungen, die sich in der Regel auf das Kreis- und Gemeindegebiet beziehen und für Tagestouren geeignet sind. Sie werden häufig als Rundkurse angelegt und stellen Verbindungen von bestimmten regionalen Zentren und Sehenswürdigkeiten oder Ausflugszielen dar.

¹ Auf Grund der Tatsache, dass es sich bei der ADFC-Entdeckerkarte bzw. bei der Broschüre Deutschland per Rad entdecken um Marketinginstrumente handelt, ist die Zahl der dort verzeichneten Wege nicht vollständig. So fehlt z.B. für Rheinland-Pfalz der Maare-Mosel-Radweg.

Abb. 8: Touristisch Radrouten in Deutschland



Quelle: ADFC 2006



Von den mehr als 200 Radrouten in Deutschland wurde im Rahmen einer Mitgliederbefragung des ADFC 2005 der Elberadweg zum beliebtesten deutschen Radfernweg gewählt.

Auf den weiteren Plätzen folgten der Weserradweg, der Donauradweg und der Altmühltalradweg. Zur beliebtesten Radreiseregion in Deutschland wurde wie im Vorjahr Mecklenburg-Vorpommern - vor Franken und dem Bodensee - gewählt. Brandenburg konnte den vierten Platz erreichen. Ihre Position deutlich verbessern konnten auch die Regionen Eifel und Münsterland (vgl. ADFC 2006). Vor allem das relativ gute Abschneiden der Region Eifel zeigt, dass auch Regionen mit einer für den Radverkehr eher schwierigen Topographie durchaus auch im Radtourismus erfolgreich positioniert werden können.

Tab. 5: Beliebteste Radfernwege in Deutschland

Rang	2003	2004	2005
1	Weserradweg	Weserradweg	Elberadweg
2	Donauradweg	Elberadweg	Weserradweg
3	Elberadweg	Donauradweg	Donauradweg
4	Ostseeküstenradweg	Altmühltalradweg	Altmühltalradweg
5	Mainradweg	Mainradweg	Oder-Neiße-Radweg
6	Altmühltalradweg	Oder-Neiße-Radweg	Rheinradweg
7	Mosel-Radweg	Mosel-Radweg	Mainradweg
8	Oder-Neiße-Radweg	Rheinradweg	Werraradweg
9	Rheinradweg	Bodenseeradweg	Lahnradweg
10	Bodenseeradweg	Ostseeküstenradweg	Neckarradweg

Quelle: eigene Darstellung nach ADFC 2004, 2005, 2006

Das für die Zukunft geplante und zum Teil schon umfassend umgesetzte bundesweite D-Routennetz (aufgenommen im Nationalen Radverkehrsplan) soll sich aus zwölf überregionalen Radfernwegen mit einer Gesamtlänge von ca. 11.735 km, auf Basis bereits bestehender Radrouten, zusammensetzen. Integriert in das Europäische Radwegenetz „EuroVelo“ soll es für einheitliche, durchgängige Beschilderung, fahr-

radfreundliche Wegeinfrastruktur und Wegebegleitinfrastruktur stehen (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2006).

Abb. 9: D-Routennetz



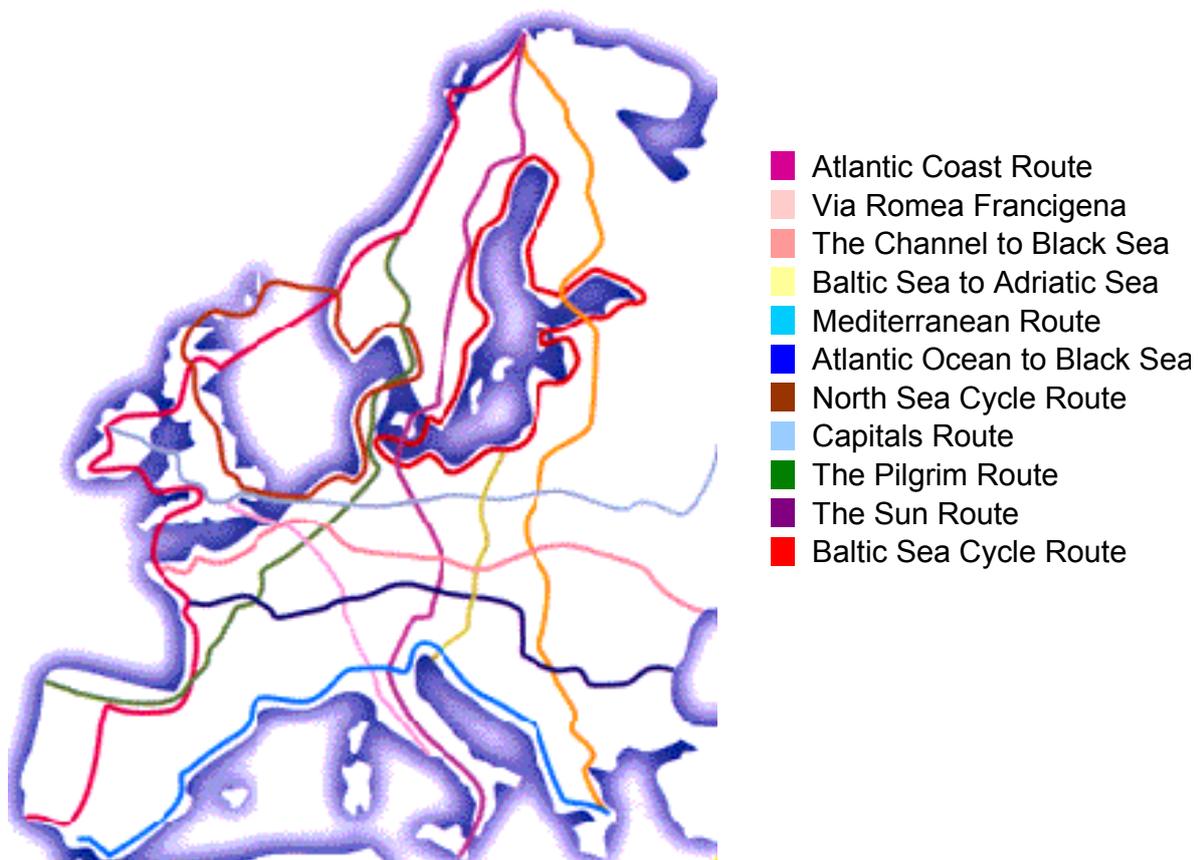
Quelle: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2006

Die beliebtesten ausländischen Radreiseregionen liegen laut der ADFC-Mitgliederbefragung in den Niederlanden, Polen (Masuren) sowie Dänemark (vgl. ADFC 2006).

Die beliebtesten Radfernwege im Ausland sind der Donau- und der Tauernradweg in Österreich. Seit einigen Jahren nimmt auch der Jakobsweg in Spanien und den angrenzenden Ländern eine bedeutende Rolle im Radtourismus an.

Die European Cyclists Federation (ECF) unterstützt und fördert den Radtourismus auf europäischer Ebene. EuroVelo, ein europäisches Radwegenetzweg, ist ein Projekt der ECF. Dabei wurden zwölf Radfernwege entwickelt, die den ganzen europäischen Kontinent verbinden. Die Gesamtlänge dieser Routen beträgt über 60.000 km.

Abb. 10: Europäisches Radwegenetz



Quelle: eigene Darstellung verändert nach: CZECH TECHNICAL UNIVERSITY 2006, EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION 2006

Einer dieser europäischen Radfernwege ist der Nordseeradweg, der über 6.000 km lang ist und insgesamt sieben Länder durchläuft (Großbritannien, Belgien, Niederlande, Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen). Der deutsche Teil beträgt 907 Kilometer und führt überwiegend durch ländliche Räume.

Abb. 11: Nordseeradweg



Quelle: NORTH SEA CYCLE ROUTE 2005

Neben den Radwegen, die sich an geographischen Gegebenheiten orientieren (z.B. Flüsse, entlang der Küste etc.) und diese auch im Namen tragen, können auch thematische Radwege genannt werden. Diese Radwege folgen dabei einem bestimmten Thema, welches sich entweder an der Landschaft orientiert oder historische oder kulturelle Inhalte hat.

In Rheinland-Pfalz ist beispielsweise der Kraut- & Rüben-Radweg ein landschaftlicher Themenradweg. Dieser führt über 137 km von Bockenheim bis Schweigen-Rechtenbach am Deutschen Weintor durch eine typisch pfälzische Landschaft. Auch die Beschilderung dieses Radweges trägt als Erkennungssymbol eine Rübe.

Auch der Schinderhannes Radweg, der im Hunsrück von Simmern bis Emmelshausen führt, ist ein thematischer Radweg, der sich an der historischen Figur des Schinderhannes orientiert. Entlang des Radweges können Sehenswürdigkeiten besucht werden, die über das Leben des berühmten Räuberhauptmannes erzählen.

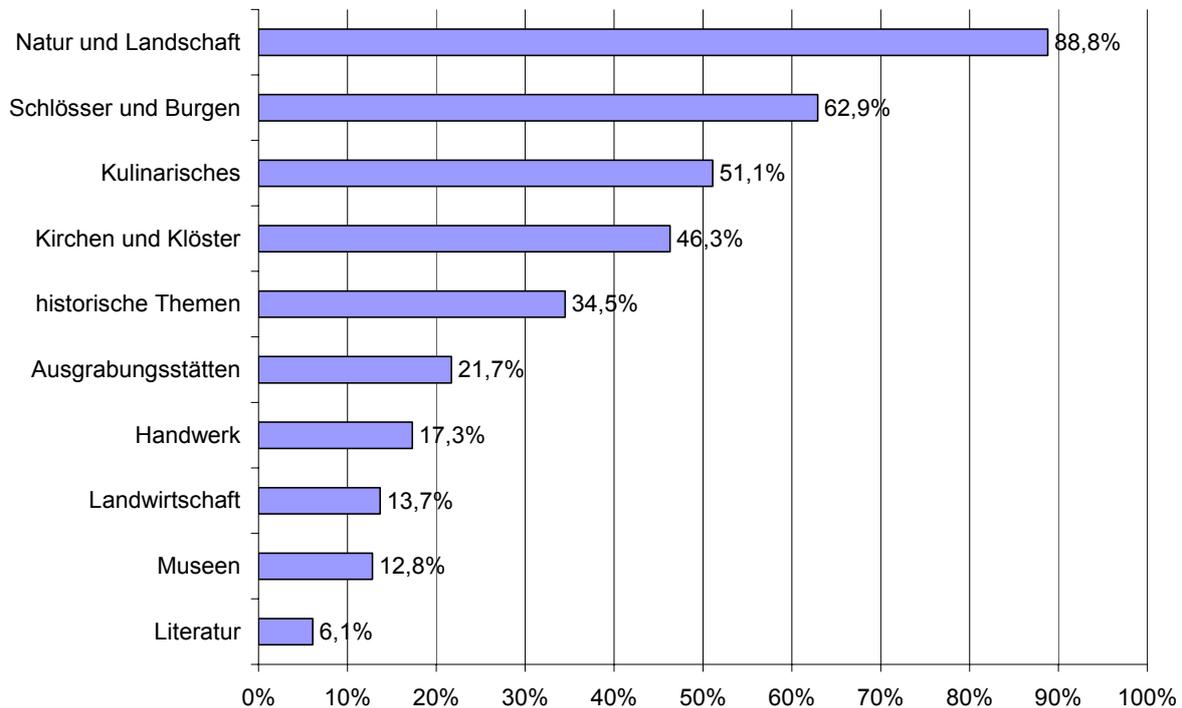
Abb. 12: Kraut & Rüben-Radweg und Schinderhannes-Radweg



Quelle: eigene Darstellung

SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER (1999, S.14f.) konnten in ihrer Analyse feststellen, dass das Hauptinteresse für thematische Radwege bei Aspekten wie Natur und Landschaft liegt. Auch die Themen „Kulinarisches“, „Kirchen und Klöster“ und historische Themen stoßen auf Interesse bei den Befragten.

Abb. 13: Interesse an bestimmten Themen bei thematischen Radwegen (n=313)



Quelle: SCHMUDE/SPANTIG/ MÖRSCHNER 1999, S.14

5.1.2 Gastronomie

Die Ausstattung einer Radroute mit einem adäquaten gastronomischen Angebot ist besonders wichtig, da Radler nur über begrenzte Möglichkeiten der Proviantmitnahme verfügen. Außerdem sind die Radtouristen durch ihre sportliche Betätigung auf zahlreiche Möglichkeiten der körperlichen Erfrischung angewiesen.

Folgende Anforderungen können an einen Gastronomiebetrieb, der sich speziell an die Zielgruppe der Radtouristen richtet, gestellt werden:

- Hinweisschilder zur Gaststätte (direkt am Radweg und mit Kilometerangabe)
- Auf Radler abgestimmtes Angebot an Getränken (preiswerte, nicht-alkoholische Getränke)
- Auf Radler abgestimmtes Angebot an Speisen (Angebot mit leichter Kost)
- Spezielle Gerichte für Kinder
- Information zum ÖPNV, Fahrplänen, Informationsmaterial, Karten etc.

- Bereitstellung eines ebenerdigen, möglichst überdachten Abstellplatzes für Fahrräder in Sichtweite oder abschließbarer Abstellplatz
- Ein Pannen-Reparatur-Koffer
- Trockenmöglichkeiten für Kleidung bei schlechtem Wetter

Ein vielfältiges, passendes Angebot an gastronomischen Einrichtungen ist nicht nur für die Radfahrer selbst wichtig, auch für die touristische Wertschöpfung in der Region sind die Gastronomiebetriebe als Einnahmequellen entscheidend. Nur die Touristen, die in der Region ein ansprechendes gastronomisches Angebot finden können, werden dort ihr Geld ausgeben.

5.1.3 Beherbergung

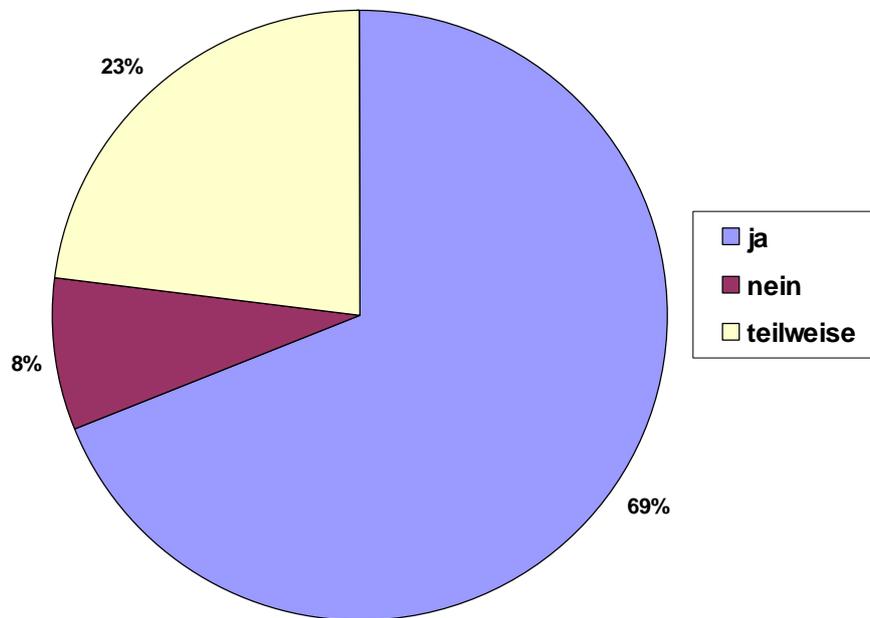
Auch die Beherbergungsbetriebe stellen eine bedeutende Einnahmequelle für die touristische Wertschöpfung in der Region dar. Touristen, die in der Region übernachten, geben durchschnittlich mehr Geld in dieser Region aus, als Touristen, welche die Region nur für einen Tagesausflug besuchen. Auch hier gelten besondere Anforderungen, um als fahrradfreundlich eingestuft zu werden und für die Radtouristen interessant zu sein. Allgemein können folgende Kriterien definiert werden:

- Aufnahme für Radler auch nur für eine Nacht
- Absperrbare Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder
- Trockenmöglichkeiten für nasse Kleidung
- Pannen-Reparatur-Koffer
- Hinweistafeln direkt auf dem Radweg (mit Kilometerangabe)
- Gepäcktransfer-Service
- Angebot eines reichhaltigen Frühstücks
- Information zum ÖPNV, Fahrplänen, Informationsmaterial, Karten etc.

Die Radreiseanalyse 2006 ergab, dass 69% der Befragten bei der Wahl einer Unterkunft speziell nach radfreundlichen Beherbergungsbetrieben suchen.

Abb. 14: Bedeutung einer radfreundlichen Unterkunft

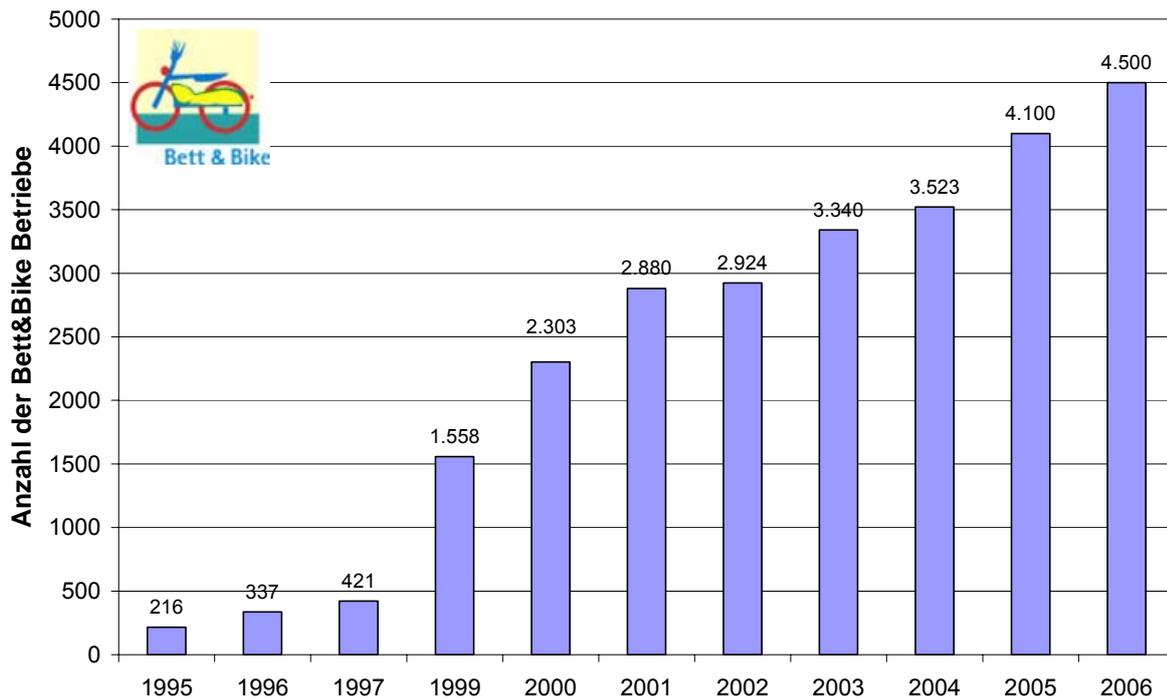
„Spielt die Frage „radfreundliche Unterkunft“ bei der Wahl der Unterkunft eine Rolle?“



Quelle: eigene Darstellung nach ADFC 2006

Zu diesen radfreundlichen Unterkünften gehören die so genannten Bett&Bike-Betriebe, die sich auf die Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrer eingerichtet haben.

Die Initiative Bett&Bike des ADFC nimmt im Beherbergungssektor des Radtourismus eine bedeutende Stellung ein. Um die Auszeichnung zum Bett&Bike-Betrieb zu erhalten, müssen die Beherbergungsbetriebe eine Reihe von Qualitätskriterien erfüllen. Inzwischen zählen in Deutschland 4.500 Beherbergungsbetriebe zu den Bett&Bike-Betrieben (vgl. BETT UND BIKE 2006). Davon befinden sich 510 Betriebe in Rheinland-Pfalz.

Abb. 15: Anzahl der Bett&Bike-Betriebe in Deutschland

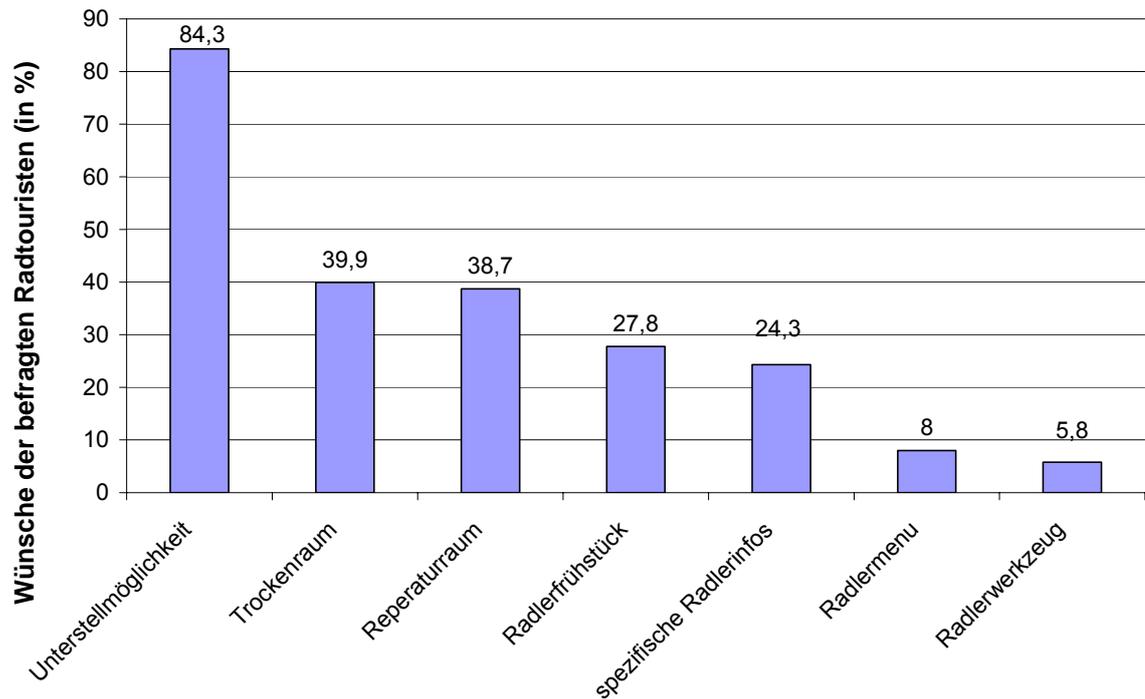
Quelle: eigene Darstellung verändert nach: STIENE 2005, S.43, Bett&Bike 2006

Die Bett&Bike-Auszeichnung einschließlich des Logos mit Bett, Essbesteck und Fahrradsilhouette ist als eingetragene Marke geschützt und vom Deutschen Tourismusverband als bundesweite Qualitätsinitiative anerkannt. Neu ist seit 2006 der Jahresaufkleber, an dem Radtouristen die aktuellen Partnerbetriebe von Bett&Bike erkennen. Mittlerweile sind auch die ersten Bett&Bike-Betriebe in den Niederlanden ausgezeichnet worden.

Generell sollte das Übernachtungsangebot für Radtouristen in einer Region sehr vielfältig gestaltet sein, um den Ansprüchen der verschiedenen Radfahrertypen adäquat zu entsprechen. Dabei gilt, dass für Tourenradler alle Unterkunftsmöglichkeiten – vom Campingplatz bis zum 5 Sterne Hotel – möglich sein sollten.

In der Analyse von SCHMUDE/SPANTIG/MÖRSCHNER (1999, S.17) wurden die Ansprüche der Befragten an die Beherbergungsbetriebe ermittelt. Dabei werden Unterstellmöglichkeiten (84%), ein Trockenraum (39,9%) und ein Reparaturraum (38,7%) als wichtigste Einrichtungen bei einem radfreundlichen Beherbergungsbetrieb genannt.

Abb. 16: Ansprüche der Radtouristen an Beherbergungsbetriebe



Quelle: eigene Darstellung nach SCHMUDE, SPANTIG, MÖRSCHNER 1999, S.17

Die Studien von KLEMM (1995, S.79), SCHMUDE, SPANTIG, MÖRSCHNER (1999, S.8) und die Zählungen der Stiftung Veloland Schweiz 2002 (vgl. STIFTUNG VELOLAND SCHWEIZ 2003, S.4) bestätigen die Annahme, dass die beliebteste Unterkunftsform der Radtouristen das Hotel ist.

In der Schweiz übernachteten 2002 ca. 50% der Veloreisenden in Hotelleriebetrieben. Im Hotel übernachteten ebenfalls 51,7% der Befragten bei KLEMM (1995, S.79) und 37,2% der Befragten bei SCHMUDE, SPANTIG, MÖRSCHNER (1999, S.8).

5.2 Radtouristische Information

5.2.1 Beschilderung und Wegweisung

Um Freizeitradlern ein attraktives Angebot an unterschiedlichen Wegenetzen bieten zu können, müssen grundsätzlich deren Belange und Bedürfnisse beachtet werden. Dabei spielt neben der Bauausführung der Radwege (z.B. Materialien beim Bau der Radwege), welche den Fahrkomfort für die Radfahrer wesentlich mitbestimmt, auch die Wegweisung und die radtouristische Infrastruktur entlang der Radwege eine bedeutende Rolle (vgl. HERTLEIN 1998, S.31ff).

Vor allem für die Radwege im Freizeitbereich ist eine konsequente und durchdachte Beschilderung unerlässlich. Wo im Alltagsverkehr meist bereits bekannte Strecken (beispielsweise die tägliche Wegstrecke zur Arbeit) genutzt werden, steht Freizeitradlern und Radtouristen die Wegeführung und Beschilderung meistens als einzige Orientierungshilfe zur Verfügung. Radtouristen möchten ohne langes Suchen in Karten oder nach Schildern ihren Weg sicher finden und haben dies weiterhin positiv in Erinnerung. Die Beschilderung sollte einfach, einheitlich, lückenlos und selbsterklärend gestaltet sein.

Eine mangelhafte Beschilderung kann zu einer ablehnenden Haltung gegenüber dem gesamten touristischen Angebot in der Radregion führen (vgl. HERTLEIN 1998, S.40).

Als die wichtigsten Inhalte der Wegweisung lassen sich zusammenfassen:

- ➔ Orts- bzw. Zielangabe
- ➔ Richtungsangabe/Pfeil
- ➔ Entfernungsangabe in km
- ➔ Fahrradpiktogramm
- ➔ Zusatzinformationen/Tourenlogo

Die Orts- bzw. Zielangaben stellen die wichtigsten Inhalte in der Beschilderung dar. Daher sollten sie von der Größe her dominieren. Um die Lesbarkeit der Angaben zu gewährleisten, sollten pro Schild nur zwei Angaben abgebildet werden, wobei diese

Anforderung jedoch individuell nach Größe des Schildes, Geländebeschaffenheit etc. vor Ort geprüft werden sollte.

Abb. 17: Inhalte der Beschilderungstafeln



Quelle: eigene Darstellung

Folgende Typen der Wegweisung können unterschieden werden:

- Vorwegweiser (zur Orientierung vor unübersichtlichen Kreuzungen oder Routenführungen)
- Hauptwegweiser (zur Orientierung direkt an einer Kreuzung)
- Zwischenwegweiser (zur Orientierung und Gewissheit entlang der Route)
- Orientierungstafeln (zur großräumigen Orientierung)

Die Basisanforderungen an Radverkehrswegweisung und -beschilderung sind in verschiedenen Handreichungen sowohl des ADFC als auch im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ des Verlages der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV Verlag) dokumentiert.

5.2.2 Radwanderführer-, Radwanderkarten, GPS

Neben der möglichst optimalen Beschilderung und Wegweisung an den Radwegen, sollte es für jedes Radwegenetz auch entsprechendes Kartenmaterial geben. Dabei werden Radwanderkarten mit einem größeren Maßstab für detaillierte Routen (1:50.000 oder 1:75.000) von Radtourenkarten mit einem Maßstab von 1:100.000, welche die Orientierung auf Fernwanderwegen ermöglichen, unterschieden.

Touristische Radkarten sollten im Vergleich zu anderen Kartenwerken verschiedene Besonderheiten aufweisen, die sich aus den speziellen Anforderungen an ihren Gebrauch ergeben: Sie sollten leicht zu handhaben sein und eine praktikable Größe aufweisen, die an die gängigen Kartentaschen für Radfahrer orientiert sein sollte. Weiterhin sollten sie aus strapazierfähigen Materialien gefertigt sein. Hinsichtlich der dargestellten Inhalte sind neben den vollständigen topographischen Daten Zusatzinformationen über Steigungen und Verkehrsbelastungen der Wege und Straßen für die Radfahrer hilfreich. Ebenfalls nützlich sind Informationen über radfahrerspezifische Infrastrukturen sowie über touristische Infrastrukturen und Sehenswürdigkeiten. Grundsätzlich wird natürlich eine hohe Aktualität der dargestellten Daten vorausgesetzt.

Immer größere Marktanteile gewinnen so genannte Radwanderführer, eine Kombination aus Radkarte und Reiseführer. Darin sind speziell Touren, die als Radroute ausgeschildert sind, aufgeführt und sowohl durch Karten als auch durch Routeninformationen und Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten dargestellt.

Bezüglich der Orientierung während der Radtour konnte KLEMM (1995, S.77) feststellen, dass knapp 60% der Befragten die Beschilderung als eine der wichtigsten Orientierungshilfen betrachten, Radwanderführer oder Prospekte der Touristinformationen spielen zudem eine wesentliche Rolle.

Als wichtige Kartenwerke für Radfahrer haben sich in diesem Zusammenhang die Radwanderführer des Esterbauer Verlages aus der Serie bikeline etabliert. Diese Radwanderführer kombinieren touristische Informationen mit routenspezifischen Informationen und Karten. In dieser Serie sind fast alle bedeutenden Radrouten im In- und Ausland dokumentiert. Ihr Wert für das Marketing von einzelnen Radwegen ist darüber hinaus nicht zu unterschätzen.

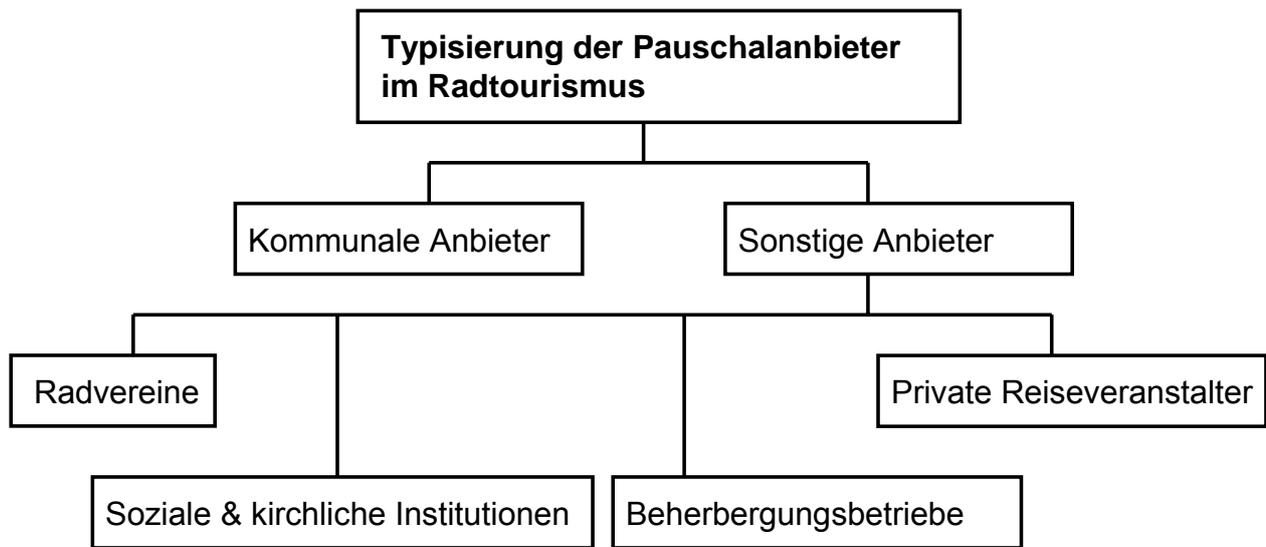
Daneben werden von der Bielefelder Verlag GmbH & Co. KG flächendeckende Kartenwerke im Maßstab 1:150.000 angeboten (ADFC-Radtourenkarte) sowie nicht ganz flächendeckend im Maßstab 1: 50.000 bzw. 1:75.000 (ADFC-Regionalkarten). Diese genannten Kartenwerke haben sich schon zu Standardwerken im Radtourismus entwickelt.

Neben den gedruckten Kartenwerken spielen in der radtouristischen Information vermehrt GPS-Angebote (Global Positioning System) eine wichtige Rolle. GPS-gestützte Navigationssysteme ermöglichen in der Theorie eine Radtour ganz ohne umfangreiches Kartenmaterial – wobei aktuelle Karten auch heute noch den Gebrauch von GPS-Geräten sinnvoll ergänzen können. Viele Radregionen bieten ihren Gästen die GPS-Daten ihrer Radwege kostenlos über Internetplattformen an, die diese dann mit einem GPS-Gerät abfahren können. Weiterhin bieten viele touristische Regionen GPS-Geräte mit entsprechenden Routen als Leihgeräte an, die für Touren genutzt werden können. Insgesamt wird die Bedeutung solcher Geräte und Angebote künftig weiter ansteigen, zumal die Geräte immer kompakter und leistungsfähiger werden. Interessant in diesem Zusammenhang wird künftig auch die Kombination von Routen- und touristischen Informationen sein.

5.3 Anbieter im Radtourismus

In Deutschland werden Radreisen von verschiedenen Anbietern angeboten. 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. 18: Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus



Quelle: WÜSTEFELD 1998, S.29

5.3.1 Private (Rad-)Reiseveranstalter

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 für den Radtouristen wählbar sind. Dabei können je nach Bedarf organisatorische 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.

Bei den geführten Touren fährt der Teilnehmer in einer geschlossenen Gruppe mit, welche von einem Reiseleiter betreut wird. Die Tagesetappen liegen zwischen 25 und 70km, abhängig von Route, Ziel oder Thema. Je nach Anbieter können Zusatzleistungen hinzukommen (vgl. KLEMM 1998 S.26f). Der vom ADFC erstellte Katalog „Radreisen 2007“ bietet einen Überblick über zahlreiche Veranstalter und deren fahrradtouristische Angebote.

Laut ADFC Radreiseanalyse 2006 konnten 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. ADFC 2006).

5.3.2 Kommunale bzw. regionale Anbieter

Die radtouristischen Angebote werden von den Touristinformationen einer Kommune oder den Regionalagenturen der jeweiligen touristischen Region konzipiert und offeriert. Die Angebotspalette variiert je nach Anbieter und beinhaltet meist folgende Leistungen:

- ➔ Leihräder
- ➔ Kartenmaterial
- ➔ Tourenvorschläge
- ➔ Geführte Tagestouren
- ➔ Stadtrundfahrten
- ➔ Wochenendpauschalen

5.4 Anbindungen an den öffentlichen Verkehr

Für den Anreise- und Rückreisetransport von Fahrrädern, aber auch für Transporte während des Radurlaubes, empfiehlt sich der Einsatz von radfreundlichen Verkehrsmitteln. Sowohl bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs per Bus und auch bei der Nutzung der Bahn werden zahlreiche Möglichkeiten für die Radtouristen angeboten. Auch der Transport per Schiff ist vor allem bei Radtouren an den deutschen Flüssen oder Seen nicht zu vergessen.

5.4.1 Fahrrad und Bahn

Bezüglich des Fahrradtransportes mit der Bahn bieten zahlreiche Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. InterCity oder EuroCity Züge verfügen über spezielle Fahrradabteile oder Gepäckwagen, die in der Regel mindestens 16 Stellplätze zur Verfügung stellen. Auch die InterRegio Züge bieten solche speziellen Fahrradabteile mit mindestens 8 Stellplätzen (vgl. LIEBSCH 2003, S.160). Nicht gelöst ist dagegen die Fahrradmitnahme im ICE, die aktuell immer noch nicht gestattet ist. Auf Grund der Umstellung vieler Strecken im Fernverkehr auf ICE-Züge und dem damit verbundenen Rückgang an InterCity-Verbindungen kommt es hier zu einer Verschlechterung der Anreisemöglichkeiten im Fernverkehr mit der Bahn. Hierdurch kann die Entwicklung von radtouristischen Destinationen behindert werden.

Bestimmte BahnRadRouten sind Radfernwege, die entlang von Bahnlinien verlaufen und oftmals direkt an einen Bahnhof anschließen. Radtouristen können somit schnell vom Fahrrad auf die Bahn wechseln. Dadurch eröffnen sich eine Vielzahl von kombi-

nierten Bahn-Rad-Touren (kombinierte Bahn-Rad-Tagesausflüge, mehrtägige Etappentouren etc.) Außerdem können die Radtouristen so schnell und flexibel auf unvorsehbare Probleme (z.B. Pannen, schlechte Witterung, Müdigkeit etc.) reagieren, denn bei diesen BahnRadRouten ist normalerweise der Bahnhof nie weiter als fünf km entfernt.

Im Nahverkehr ist es beispielsweise seit 1997 in Rheinland-Pfalz erlaubt, sowohl an Sonn- und Feiertagen als auch an Werktagen ab 9:00 Uhr Fahrräder kostenlos in allen RegionalExpress- und RegionalBahnzügen sowie in den S-Bahnen mitzunehmen.

Die verschiedenen Abteile sind durch ein spezielles Fahrradsymbol gekennzeichnet, damit die Radfahrer wissen, wo sie einsteigen müssen. Die Fahrradstellplätze müssen nicht im Voraus reserviert werden, so dass die Flexibilität der Fahrradtouristen gewährleistet ist (vgl. BESEL 2004, S.30).

5.4.2 Fahrrad und Bus

Besonders in Gebieten, die durch den öffentlichen Personennahverkehr nur ungenügend erschlossen sind, sollten im Linienbusverkehr alle Möglichkeiten genutzt werden, um die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Positive Beispiele für die Fahrradmitnahme in Bussen in Rheinland-Pfalz sind die verschiedenen Fahrrad-Busse: RegioRadler Hunsrück (Bingen – Simmern - Emmelshausen), RegioRadler MaareMoselBus (Bernkastel-Kues - Daun), RegioRadler VulkaneifelBus (Gerolstein – Daun – Cochem) sowie den Radibus Linie 333 von Trier - Neumagen – Bernkastel-Kues – Bullay.

Als RegioRadler Hunsrück wird ein umgebauter Bus mit ausklappbarer Rampe und Fahrradaufhängevorrichtungen eingesetzt, der von Mai bis Oktober immer samstags, sonntags und feiertags dreimal täglich, z.B. zwischen Bingen und Emmelshausen verkehrt. Innerhalb der Woche kann der Bus zusätzlich für Fahrradgruppenreisen und Ausflüge gebucht werden.

Abb. 19: RegioRadler in Rheinland-Pfalz

Quelle: RHEINBOELLEN 2006, RNN RHEIN-NAHE NAHVERKEHRSBUND 2006

5.4.3 Fahrrad und Schiff/Fähre

Besonders bei der Überquerung von großen Flüssen, wie der Mosel oder dem Rhein, spielen Fähren eine wichtige Rolle für Radfahrer. Häufig liegen Sehenswürdigkeiten oder Ortschaften mit Gastronomie genau am gegenüberliegenden Ufer und die nächste Brücke ist noch einige Kilometer weit entfernt. Auch für Streckenradler, die an deutschen Flüssen unterwegs sind, ist die Rückreise per Schiff eine gute Transportmöglichkeit. Zahlreiche Fähr- und Ausflugsschiffgesellschaften bieten radfahrerfreundliche Angebote. So hat die Schifffahrtsgesellschaft Köln-Düsseldorfer den Dienstag zum Fahrradtag ernannt: zwei Radfahrer fahren auf allen fahrplanmäßigen Linienfahrten auf dem Rhein zum Preis von einem (vgl. KÖLN-DÜSSELDORFER 2006).

5.5 Radtourismus in Großstädten

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 Fuß-

gängern enorm. Ein Beispiel bildet das Pfandfahrradsystem in Kopenhagen. 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).

Nach einem anderen Prinzip arbeitet das Angebot Call-a-bike der Deutschen Bahn AG, welches in verschiedenen deutschen Großstädten verfügbar ist. Hiermit 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 können beispielsweise in Trier die römischen Sehenswürdigkeiten per Rad entdeckt werden. Gruppen bis zu 20 Personen können für 70€ dieses Angebot buchen.

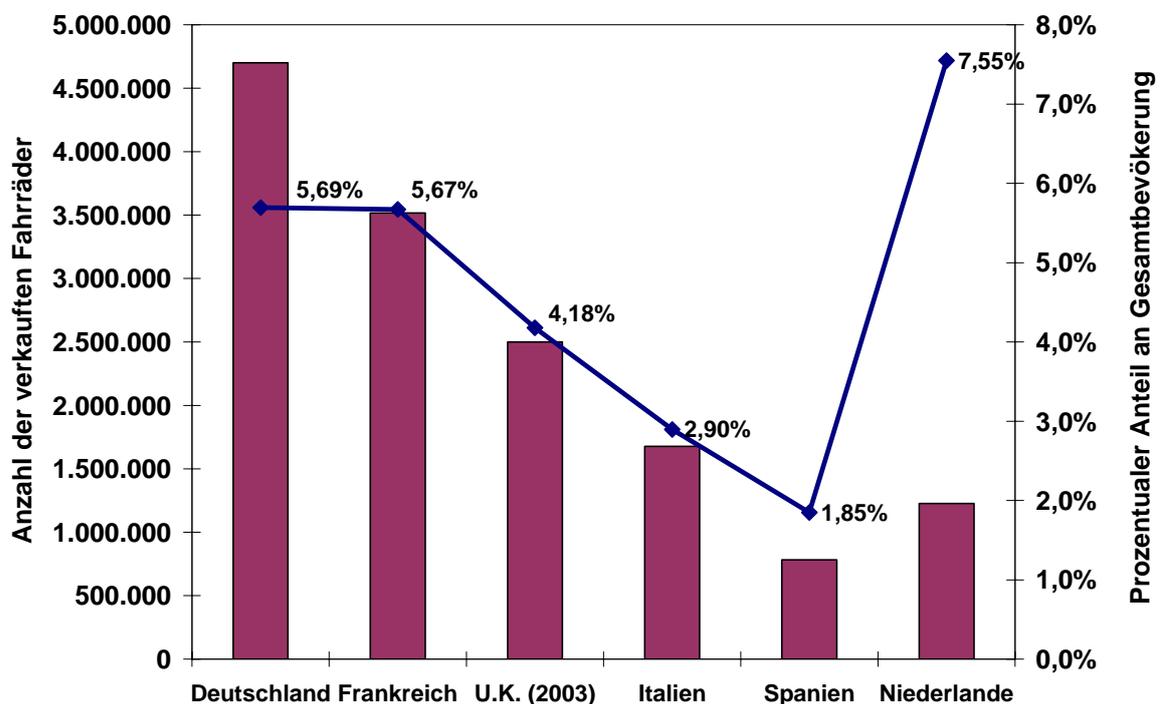


6 Nachfrage im Radtourismus

Als Indikator für die zunehmende Beliebtheit des Fahrradfahrens in der deutschen Bevölkerung können die enormen Zuwachsraten beim Fahrradbestand in den 1980er und 1990er Jahren herangezogen werden: So ist die Zahl der Fahrräder von ca. 43 Mio. im Jahr 1984 auf 66 Mio. im Jahr 2003 gestiegen. Auch wenn in den letzten Jahren solch enorme Zuwachsraten nicht mehr erkennbar sind, kann weiterhin ein Trend zum Wachstum in diesem Marktsegment festgestellt werden (vg. FREITAG 2005, S. 45).

Auch der Anteil der verkauften Fahrräder ist in Deutschland höher als in anderen europäischen Ländern. 2004 wurden in Deutschland insgesamt 4,7 Mio. Fahrräder verkauft. Nur in den Niederlanden wurden prozentual zur Bevölkerung mehr Fahrräder verkauft.

Abb. 20: Verkaufte Fahrräder in Europa 2004

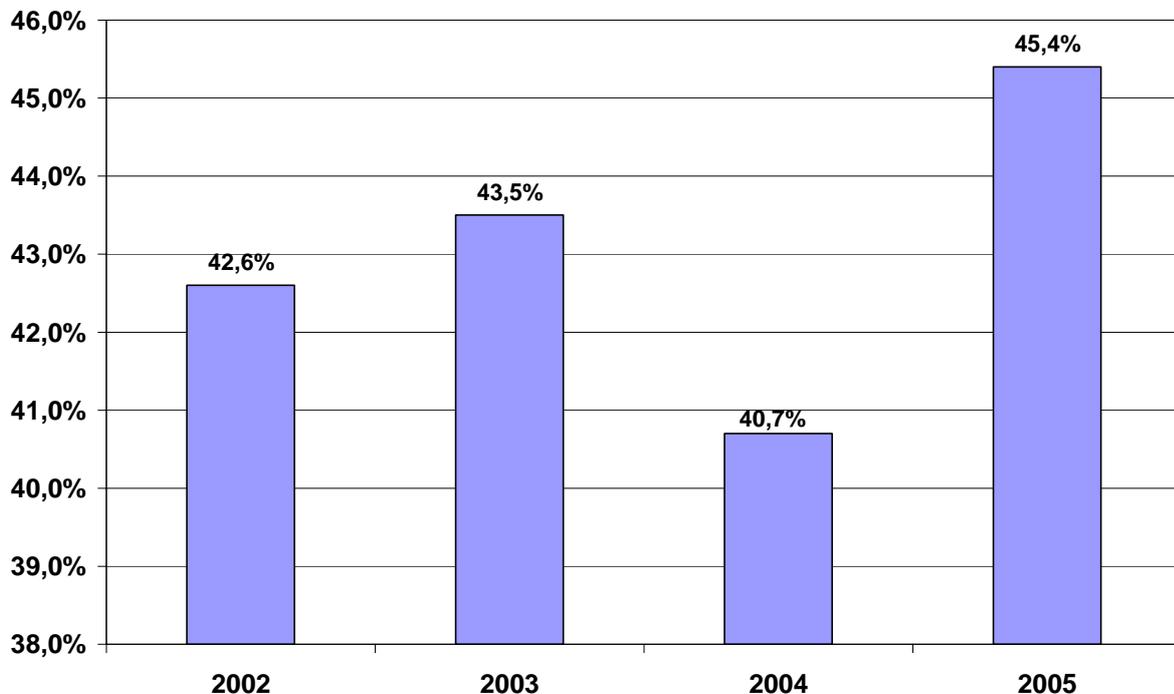


Quelle: eigene Darstellung nach: BOVAG-RAI MOBILITY FOUNDATION 2006, S.20, EUROSTAT 2006

Die schlechte konjunkturelle Entwicklung und die damit einhergehende geringere Ausgabebereitschaft der Verbraucher in den letzten Jahren leisteten einen Beitrag zum Bedeutungs- und Attraktivitätsgewinn des Radfahrens als Freizeitbeschäftigung. Bei vielen anderen Freizeitaktivitäten (z.B. Kino, Besuch von Festen und Veranstaltungen oder Konzerten) kann der Besuch der Freizeitlokalisierung mit weiteren Kosten verbunden sein, was beim Radfahren nicht der Fall sein muss (vgl. FREITAG 2005, S. 46). Eine Untersuchung des BAT-FREIZEIT-FORSCHUNGSINSTITUTS (2006, S.118.) ergab, dass Radfahren auf Platz 15 aller – auch unter Einbeziehung von nicht-sportlichen Aktivitäten wie Fernsehen, Radio hören oder Telefonieren – Freizeitaktivitäten der Deutschen liegt. Werden nur die bewegungsorientierten oder sportlichen Freizeitaktivitäten berücksichtigt, liegt Radfahren nach dieser Studie noch vor dem Spazierengehen auf dem ersten Platz.

Den Wachstumsmarkt des Radtourismus unterstreichen ebenfalls die jährlich von ADFC herausgegebenen Zahlen der Radreiseanalyse. Demnach fuhren 2004 2,45 Mio. Deutsche in Radurlaub (vgl. ADFC 2005). 2005 nutzen 45,4% der Deutschen das Fahrrad im Urlaub, 14,3% von ihnen sogar häufig bis sehr häufig (vgl. ADFC 2006).

Abb. 21: Fahrradfahren als Urlaubsaktivität

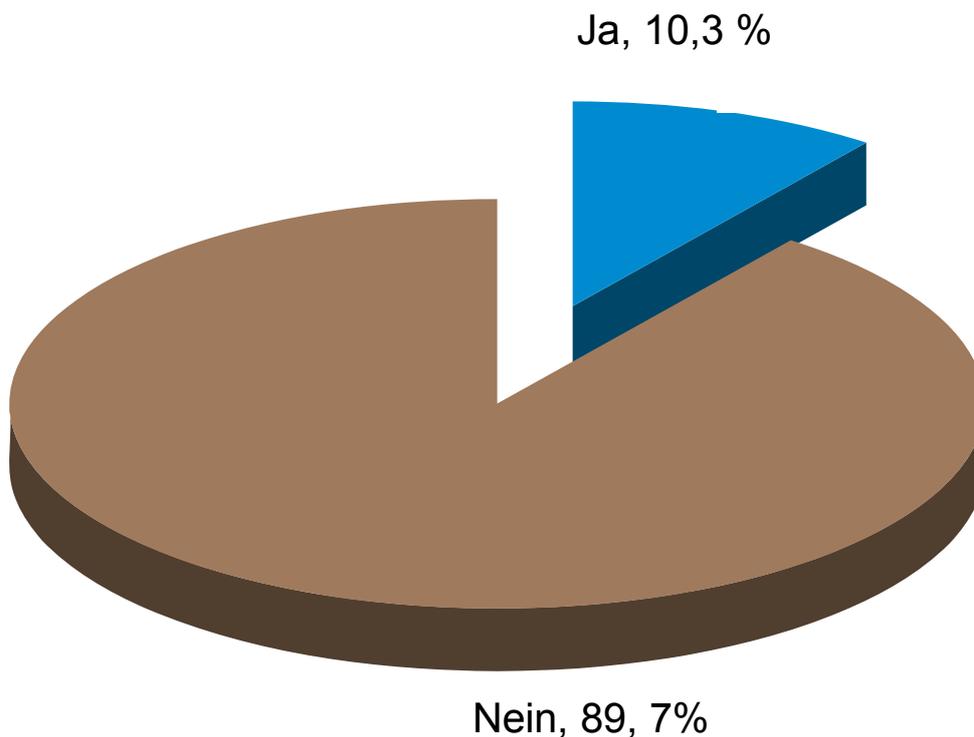


Quelle: ADFC 2003, 2004, 2005, 2006

Bei 89% der deutschen Radreisenden wurde 2005 die durchgeführte Reise als Haupturlaubsreise durchgeführt (vgl. ADFC 2006).

Eine repräsentative Untersuchung des ETI zeigt den prozentualen Anteil der Radtouristen an der Gesamtbevölkerung. In dieser Analyse befragte das ETI sowohl Reisende als auch Nichtreisende zu ihrem Sommerurlaub 2006. Dabei antworteten 10,3% der befragten Reisenden, dass ihr Sommerurlaub ein Fahrradurlaub war.

Abb. 22: War ihr Sommerurlaub 2006 ein Fahrradurlaub?

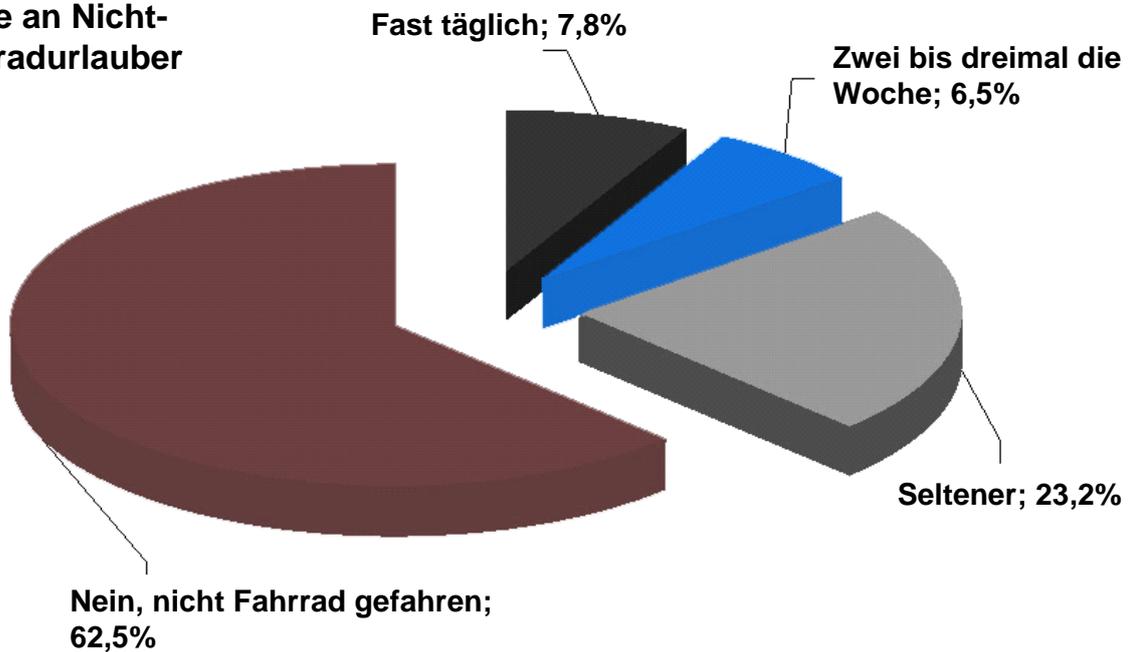


Quelle: ETI 2006

Von den 89,7% der Nicht-Fahrradurlauber antworteten 7,8%, dass sie in ihrem Sommerurlaub 2006 fast täglich mit dem Rad unterwegs waren. 6,5% fuhren zwei bis dreimal die Woche mit dem Rad und 23,2% waren seltener mit dem Rad unterwegs.

Abb. 23: „Sind Sie während Ihres Sommerurlaubs 2006 mit dem Fahrrad gefahren?“

Frage an Nicht-Fahrradurlauber



Quelle: ETI 2006

Um das Nachfragervolumen des Radtourismus zu berechnen, stützte sich das DWIF 2005 auf die Zahlen der Radreiseanalyse und der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.) und kommt zu dem Ergebnis, dass das Minimum in Deutschland bei 0,91 Mio. Radreisen, das Maximum bei 2,36 Mio. Radreisen liegt.

Tab. 6: Berechnung des Radreisevolumen in Deutschland 2004

<p>Minimalberechnung der Radreisen in Deutschland</p> <p>Anteil der Fahrradreisen in Deutschland laut ADFC: 37% von 2,45 Mio. Radreisen der Deutschen (gerundet).</p>	<p>0,91 Mio. Reisen</p>
<p>Maximalberechnung der Radreisen in Deutschland</p> <p>Laut F.U.R. wird bei rund 11% aller Urlaubsreisen (21,53 Mio.) das Radfahren häufig bzw. sehr häufig ausgeübt.</p>	<p>2,36 Mio. Reisen</p>

Quelle: dwif 2005 in: FINANZGRUPPE SPARKASSENVERBAND SAAR 2005

Gemäß der Radreiseanalyse 2005 steigt auch die Nachfrage nach radtouristischen Produkten aus dem Ausland. So wurde an der Elbe bereits ein Anteil von 5 % ausländischer Radler ausgemacht.



7 Touristische Wertschöpfung/ Ausgabeverhalten der Radtouristen

In einigen Regionen hat der Radtourismus eine solch große Bedeutung erlangt, dass er in erheblichem Umfang zur touristischen Wertschöpfung der Region beiträgt. In der Ferienregion ‚Südliches Ostfriesland‘, in der im Jahre 2003 mehr als 50.000 radtouristische Übernachtungen verzeichnet wurden, wird von einer Wertschöpfung von mindestens 3 Mio. € durch den Radtourismus ausgegangen. Statistisch gibt somit jeder Radtourist dort 62 € am Tag aus (vgl. PENNING 2005, S.22).

Eine noch größere Bedeutung kommt dem Radtourismus im Münsterland zu. Hier sind ca. ein Drittel, d.h. ca. 1 Mio. Übernachtungen radtouristisch bedingt. Hinzu kommen ca. 12 Mio. Tagesausflügler. Schätzungen zufolge entfallen damit rund 30% des touristischen Primärumsatzes im Münsterland (ca. 289 Mio. €) auf den Radtourismus (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN 2002, S.40). In der Saison 2001 belief sich die direkte Wertschöpfung des Radtourismus auf 107 Mio. € und sicherte in der Region bis zu 6.000 Arbeitsplätze (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN 2004, S.21).

Eine Untersuchung an der Saale im Jahr 2004 ermittelte einen Wert von 280.000 Radfahrern, wovon mehr als ein Siebtel mehrere Tage vor Ort war und durchschnittlich 57 € ausgab. Auch eine Befragung an Mosel und Saar im Jahr 1996 ergab ähnlich hohe Durchschnittswerte. So wurden durchschnittliche Tagesausgaben von ca. 51 € pro Person ermittelt (vgl. BIERMANN 1996, S.46). Untersuchungen von HERTLEIN (1998, S.98f.) und STIENE (2005) kamen zu ähnlichen Ergebnissen.

Die hohen Ausgaben zeigen, dass Radtouristen heute keine Gästegruppe mehr darstellen, welche aus Gründen der Sparsamkeit einen Radurlaub verbringen, sondern durchaus auch bereit sind, höhere Reiseausgaben zu tätigen. Laut ADFC sollen Radtouristen im Durchschnitt 20% mehr ausgeben als Touristen allgemein (vgl. ADFC 2006). Dieser Wert scheint vor dem Hintergrund der im zweiten Teil vorgestellten Daten zu hoch gegriffen.

Tab. 7: Vergleich der Regionalstudien: Ausgaben der Radtouristen

Autor/Publikation	Untersuchungs- gebiet	Durchschnittliche Ausgaben Tagesausflug/ Tag/Person	Durchschnittliche Ausgaben Radreise/ Tag/Person
HERTLEIN 1998 ²	Altmühltal	15,33 €	48,82 €
STIENE 2005	Osnabrücker Land	8,24 €	56,97 €

Quelle: eigene Darstellung nach: HERTLEIN (1998, S.98f.) und STIENE (2005)

Auch die Bilanz des Veloland Schweiz zeigt, dass der Fahrradtourismus einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor darstellen kann. 2002 gaben alle Radfahrer auf dem Veloland-Routennetz insgesamt etwa 147,8 Mio. €³ aus. Davon sind den ca. 250.000 Mehrtagesreisenden etwa 67,73 Mio. € zuzurechnen, den Tagesausflüglern lassen sich die restlichen 80,54 Mio. € zuordnen. Die Ausgaben pro Reise sind bei Ferien- und Kurzreisen deutlich höher als bei Tagesausflügen, jedoch führt die sehr hohe Zahl an Tagesausflüglern zu dem etwas höheren Umsatz (vgl. STIFTUNG VELOLAND SCHWEIZ 2003, S.3).

Die Ausgaben fallen hauptsächlich für Essen und Trinken sowie die Übernachtung an. Ferienreisende geben dabei durchschnittlich über 70,80 € pro Tag für Essen, Trinken, Übernachtung und sonstiges aus; Kurzreisende für die gleichen Posten etwa 67,70 €. Tagesausflügler lassen durchschnittlich 9,20 € in der Radregion.

² Ausgaben der Untersuchung von HERTLEIN 1998 wurden wegen einer einfacheren Übersicht in Euro umgerechnet (Kurs 1€ = 1,95583 DM)

³ Alle angegebenen Umsätze und Ausgaben der Untersuchung des Velolandes Schweiz wurden wegen einer einfacheren Übersicht in Euro umgerechnet (Kurs 1€ = 0,6158 Schweizer Franken)

Tab. 8: Durchschnittliche finanzielle Ausgaben pro Tag und pro Person in der Schweiz 2002⁴

	Ferienreisende	Kurzreisen	Tagesausflüge
Essen & Trinken	27,80 €	27,80 €	6,18 €
Transport	9,27 €	11,13 €	1,85 €
Übernachtung	27,80 €	27,80 €	0
Anderes	6,18 €	1,24 €	1,24 €
TOTAL	70,80 €	67,70 €	9,20 €

Quelle: Stiftung VELOLAND SCHWEIZ 2003, S.22

⁴ Alle angegebenen Umsätze und Ausgaben der Untersuchung des Velolandes Schweiz wurden wegen einer einfacheren Übersicht in Euro umgerechnet (Kurs 1€ = 0,6158 Schweizer Franken)

Zusammenfassung Teil I

Die vorherigen Abschnitte haben einen ersten Einblick in die verschiedenen 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 bestimmen heute immer noch die genaue Definition von Marktgrößen und Zielgruppen. Vor allem im bundesweiten Maßstab lassen sich nur Ableitungen der Radtouristen auf Basis von Aktivitäten treffen. Ebenfalls herrscht immer noch große Unsicherheit bezüglich der wirtschaftlichen Effekte von Radtouristen. Die bisherigen Daten stützen sich entweder auf die entsprechenden Studien des DWIF zum Ausgabeverhalten von Übernachtungs- und Tagesgästen in Deutschland oder aber auf die Reiseausgaben, welche im Rahmen der Reiseanalyse der F.U.R. ausgewiesen werden. Beide Datenquellen vermengen jedoch die verschiedensten Typen von Reisenden und lassen sich somit nur schwer auf die spezifischen Verhaltensweisen der Radreisenden übertragen. Beide Datenquellen bilden jedoch derzeit die Grundlage für die verschiedensten Ableitungen der wirtschaftlichen Effekte von Radtouristen.

Die bisherigen Ausführungen machen aber auch schon indirekt die Bedeutung des Radtourismus für den Tourismus insgesamt deutlich: Eine 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.

Nachfolgend sollen nun auf Basis der 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.

TEIL II EMPIRISCHER TEIL

1 Methodischer Überblick

Die Grundlage für den nachfolgend dargestellten empirischen Teil stellt eine Befragung an verschiedenen, ausgewählten Radrouten⁵ und Radwegen in Rheinland-Pfalz dar.

Die Radwege wurden hauptsächlich auf Grund ihrer unterschiedlichen Charakteristik ausgewählt, so dass jede untersuchte Radroute einen bestimmten Typ repräsentieren kann. Die untersuchten Radwege werden weiter unten detailliert beschrieben.

Die Untersuchung und die daraus abgeleiteten Ergebnisse basieren auf zwei sich ergänzenden Erhebungen:

- ➔ Zählung des Radverkehrs an verschiedenen Standorten, um das jährliche Gesamtvolumen des Radverkehrs bestimmen zu können.
- ➔ Befragung von Radtouristen an diesen Standorten zur Erhebung der Daten zum Ausgabeverhalten sowie weiterer Fragestellungen zum Thema Radtourismus. Abweichend zur Typologie der Radtouristen (vgl. Abb. 2) 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.

Die Zählungen und Befragungen wurden von Oktober 2005 bis Oktober 2006 durchgeführt und decken somit ein volles Jahr ab. Nicht erhoben wurde in der Zeit von Dezember 2005 bis einschließlich Februar 2006, da in diesem Zeitraum erwartungsgemäß der Fahrradtourismus fast zum Erliegen kommt.

Die Befragung wurde als kombinierte persönliche und schriftliche Befragung durchgeführt. Im Rahmen der persönlichen Befragung wurden die personenbezogenen Daten sowie Daten zur gefahrenen Strecke erhoben. Weiterhin wurden hier die Ausgaben für den Befragungstag erfasst. Im Rahmen des schriftlichen Befragungsteils wurden die Ausgaben für den gesamten Reiseverlauf erfasst. Somit spiegeln die

⁵ Nachfolgend soll der Einfachheit halber für die untersuchten Radrouten und –wege der Begriff „Radroute“ synonym genutzt werden.

Daten nicht eine Momentaufnahme am Befragungstag wider, sondern geben das Ausgabenverhalten für die gesamte Radreise an.

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.

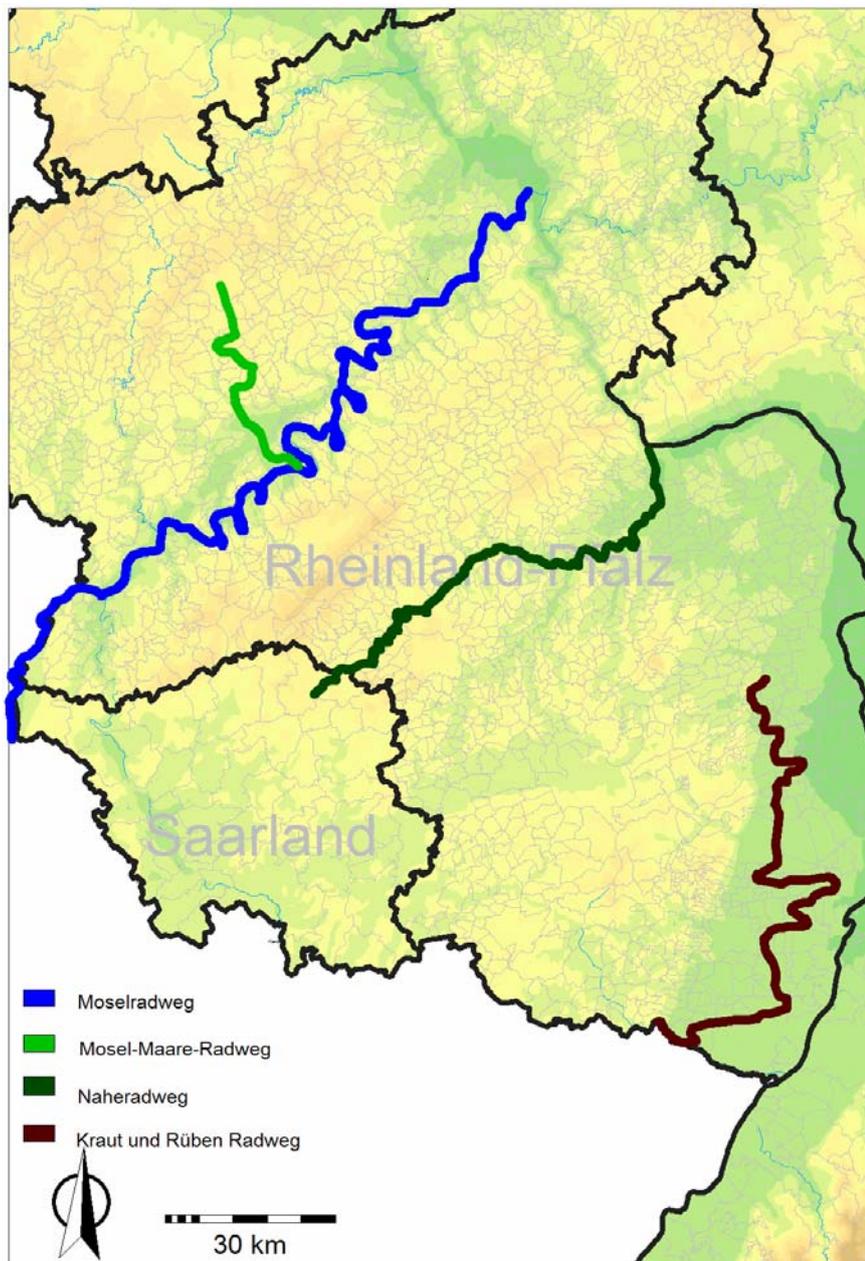
2 Volumen des Radverkehrsaufkommens und Reiseverhalten

Die durchgeführten Befragungen liefern vielfältige Ergebnisse, welche sowohl das Reiseverhalten der Radfahrer beschreiben als auch deren Ansprüche an das Produkt „touristischer Radweg oder Radroute“. In Kombination mit den Daten aus der Radverkehrszählung lässt sich das Volumen des Radverkehrs an den vier untersuchten Radwegen bestimmen und letztlich lassen sich mit diesen Daten die wirtschaftlichen Effekte bestimmen, die aus der Vorhaltung von radtouristischen Produkten für die jeweilige Region entstehen.

In einem ersten Schritt werden die betrachteten Radwege charakterisiert sowie das zu erwartende Volumen des Radverkehrs auf diesen Wegen bestimmt. Zu diesen Daten werden dann die Eckwerte des Reiseverhaltens der befragten Radfahrer dargestellt.

Detaillierte Informationen zu den untersuchten Radwegen sowie zu den weiteren Radfernwegen und Premiumrouten des Landes Rheinland-Pfalz sind auf der Internetplattform radwanderland.de zusammengestellt. Hier werden die Informationen in standardisierter Form für die einzelnen Radwege aufbereitet und damit auch in einer vergleichbaren und übersichtlichen Form dargestellt. Neben den Daten zur jeweiligen Route, wie etwa Länge, Beschilderungssystem oder Tourenprofil, können auch touristische Informationen abgerufen werden. So sind alle Tourist-Informationen an der Strecke sowie Sehenswürdigkeiten und gastronomische Angebote sowie das Beherbergungsangebot dargestellt. Darüber hinaus finden sich Informationen zu den Regionen, durch welche die Routen führen und weitere Informationsangebote, welche die Urlaubsplanung des Reisenden unterstützen. Im Sinne einer Plattform sind somit alle relevanten Daten gebündelt zugänglich bzw. auf der Seite verlinkt.

Abb. 24: Lage der untersuchten Radwege in Rheinland-Pfalz



Quelle: ETI 2007

2.1 Die untersuchten Radrouten im Detail



Der Mosel-Radweg

Der Mosel-Radweg ist der längste unter den untersuchten Radwegen. Mit einer Länge von 238km erstreckt er sich durch eine einzigartige und kulturlandschaftlich geprägte Region, von Schloss Thorn beginnend bis in die drittgrößte rheinland-pfälzische Stadt Koblenz (Moselstrecke auf französischer Seite nicht mitgerechnet). Der Mosel-Radweg zieht sich durch die bekanntesten Weinbaugebiete Deutschlands, an einem der schönsten Flussläufe. Am Flussufer entlang erstrecken sich steile Hänge, die mit Weinreben bedeckt sind. Das ausgeglichene, gemäßigte Klima mit einer durchschnittlich hohen Anzahl an sonnigen Tagen, einer milden Lufttemperatur und Feuchtigkeit begünstigen den Weinanbau. Doch diese klimatischen Faktoren sind auch für Menschen attraktiv und daher zieht der Mosel-Radweg auch zahlreiche Radtouristen in die Moselregion. Die Moselregion ist hauptsächlich geprägt durch den Weinanbau, was sich auch in der Bauweise der Häuser bemerkbar macht. Massive Steinhäuser und zierliche Fachwerkhäuser schaffen ein typisches Landschaftsbild der Region. Die Stichwörter Idylle und Romantik passen ebenfalls zu der Region, da der Flusslauf von zahlreichen Burgen und Ruinen begleitet wird.

Das Moseltal ist durch seine landschaftliche Vielfalt (Schiefergebirge, Mäander, Steilhänge, Terrassen) ein Anziehungspunkt für Urlauber und Ausflügler, welche die Natur erleben wollen oder auch sportliche Herausforderungen suchen. Daher existieren auch an die Besucher zugeschnittene Reise-Angebote, wie geführte Mosel-Radtouren oder aber auch individuell sportliche Touren.

Wegequalität, Beschilderung und Verkehr

Der Streckencharakter des Mosel-Radweges zeichnet sich durch überwiegend ebenes Gelände entlang der Mosel aus. Aus diesem Grund eignet sich der Radweg auch gut für Familienausflüge (mit Kindern, Großeltern). Der Streckenverlauf der Moselroute als Teil der internationalen Radwanderoute Velo Moselle ist mit gut ausgebauten Radwegen versehen. Daher eignet sich der Mosel-Radweg auch für die Nutzung von Fahrradanhängern und Tandems.

Abb. 25: Verlauf des Mosel-Radweges

Quelle: RADWANDERLAND 2007a

Die Route verläuft fast ausschließlich auf asphaltierten Wegen. Der erste Streckenabschnitt (der bei der Längenangabe nicht mit einbezogen wurde) von Metz nach Thionville in Frankreich weist kurze Wegstücke auf Schotterstraßen auf. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung gestaltet sich der Mosel-Radweg unterschiedlich. Insgesamt verläuft der Radweg zwischen Thionville und Koblenz weitestgehend getrennt vom Straßenverkehr. Im letzten Abschnitt zwischen Cochem und Koblenz verläuft der Mosel-Radweg parallel zur Bundesstraße auf einem durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Radstreifen.

Für eine gute Orientierung sorgt eine durchgängige Wegweisung. Das Mosellogo ergänzt die einheitlich grünen, mit weißer Schrift versehenen Schilder. Die Beschilderung wechselt ab zwischen der alten (grün-weißen) Moselbeschilderung und der merkblattkonformen Beschilderung (weiß mit grüner Schrift), die im Laufe der Zeit einheitlich zum Einsatz kommen soll.

Abb. 26: Beschilderung am Mosel-Radweg



Quelle: RADWANDERLAND 2007b

Tourenplanung und Kartenmaterial

Um eine Radtour entlang der Mosel zu planen, stellen zahlreiche Touristinformationen eine gute Quelle dar. Touristinformationen am Mosel-Radweg findet man in der Region Koblenz, Region Treis-Karden, Zell-Cochem, Bernkastel-Kues, Traben-Trarbach, Trier, Neumagen-Dhron, Piesport, Perl-Wormeldange-Wasserbillig, Thionville, Metz und Nancy (FR).

Es gibt zahlreiche Anreisemöglichkeiten, ob mit Bahn, Bus, Auto, Schiff oder Flugzeug.

Da der Mosel-Radweg eine grenzübergreifende Route ist, gibt es zahlreiche Fahrradtransportmittel, wobei in der grenznahen Region die Bahnnutzung vorherrscht (Luxemburg, Frankreich, Deutschland). Um das Fahrrad im Zug ins Ausland transportieren zu können, benötigt man eine internationale Fahrradkarte. Ein Fahrradversand wird lediglich in Form von einem Haus-zu-Haus-Service oder Gepäckdepot angeboten.

In Deutschland wird auch ein Fahrradversand angeboten, durch den das Rad zu Hause abgeholt und bis zu Luxemburger Bahnhöfen transportiert wird. Dabei ist eine Verpackung für das Fahrrad Pflicht. Im Moseltal verfügen nicht alle Strecken und Orte über eine Bahnlinie.

Die unten genannten Strecken und Orte verfügen über einen Eisenbahnanschluss:

- ➔ Metz – Trier (entlang des Moseltals)
- ➔ Trier – Bullay (in Bullay befindet sich der nächste Bahnhof)
- ➔ Cochem – Koblenz (entlang des Moseltals)

Nach der Ankunft an einer der Bahnstationen kann man in einen Radelbus einsteigen, der zwischen Mai und Oktober (auch samstags und sonntags) verkehrt. Es gibt zahlreiche Züge versehen mit einem Fahrradsymbol, die auf eine Fahrradmitnahme-

möglichkeit hinweisen. Dies sind meist Regionalexpresszüge. Für die IC oder IR wird eine vorherige Fahrradplatzreservierung benötigt.

In den Monaten von April bis Oktober verkehren auch Personenschiffe in beide Richtungen auf der Mosel. Kartenmaterialien wie auch aktuelle und ausführliche Mosel-Saar-Personenschifffahrtspläne können bei der Mosellandtouristik angefordert werden.

Auch mit dem Bus kann man eine Radtour planen. Zwischen Mai und Ende Oktober verkehrt zwischen Trier und Bullay (samstags und sonntags) der „Radbus“, der 34 Fahrgäste und 30 Fahrräder mitnehmen kann. Der Bus fährt fast jede Moselortschaft an. Auch hier kann man sich an die Moselbahn GmbH wenden, um genauere Informationen zu erhalten.

Kartenmaterial

Es gibt ausreichend Kartenmaterial, um eine Radreise zu planen, u.a. Radtoubenbuch und Karte vom Esterbauer Verlag, das Interaktive Kartenwerk 3D, digitale Karten auf der Website des Radwanderlandes und zudem zahlreiche Web Sites, welche GPS-Daten zu Verfügung stellen. Vollständige Informationen zum Mosel-Radweg sind auf der Seite radwanderland.de zusammengestellt.

Touren

Von verschiedenen Reiseveranstaltern werden zielgruppenorientierte Pauschalreisen Moselradtouren angeboten (z.B. für Kultur- oder Sportinteressierte). Ein solches Pauschalangebot enthält u.a. Radtouren mit Führungen, Unterkünften in bikerfreundlichen Hotels oder Gasthöfen mit Halb- oder Vollpension.

Da der Radtourismus immer mehr an Bedeutung gewinnt, werden an der Mosel speziell für Radtouristen Veranstaltungen organisiert, wie z.B. der Raderlebnistag „Happy Mosel“ (Radelsonntag), an dem die Strecke zwischen Cochem und Schweich (mit einer Länge von 140km) für den Kraftverkehr gesperrt ist. Lediglich Radfahrer und Fußgänger haben dann das Privileg an der Mosel entlang zu radeln oder zu spazieren.

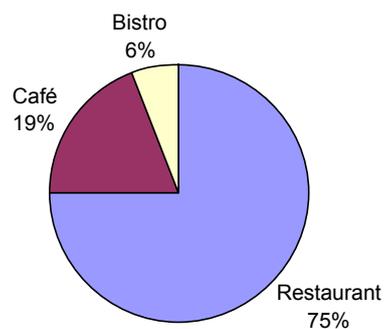
Unterkünfte

Die Ausstattung mit fahrradfreundlichen Unterkünften ist in der Mosel-Saar-Region gut ausgeprägt. In der Mosel-Saar-Region hat der ADFC 179 Bett & Betriebe gezählt, wobei sich die meisten in der Region Koblenz, Traben-Trarbach, Treis-Kraden, Trier und Zelting-Rachting befinden.

Gastronomie

Der Mosel-Radweg weist auch eine hohe Gastronomiedichte auf. Nach eigenen Erhebungen liegen 1214 Gastronomiebetriebe in unmittelbarer Nähe zum Mosel-Radweg. Die durchschnittliche Entfernung des Gastronomiebetriebes vom Radweg liegt bei 0,6km.

Abb. 27: Gastronomiestruktur am Mosel-Radweg



Quelle: Eigene Darstellung (Erhebungen nach www.gelbeseiten.de)

Es wurden nur die Gastronomiebetriebe in Betracht gezogen, die sich auch in einem Ort direkt am Radweg befinden. Unter den 1214 Gastronomiebetrieben sind 75% Restaurants, 19% Cafés und 6% Bistros. Besonders in den größeren Städten und Ortschaften wie Konz, Trier, Bernkastel-Kues, Traben-Trarbach, Cochem und Koblenz kann man eine große Anzahl an gastronomischen Betrieben auffinden.



Der Nahe-Radweg

Der Nahe-Radweg hat eine Länge von 120km beginnend an der Nahequelle (Nohfelden) bei Salbach und endend an der Rheinmündung in Bingen. Dem Radtouristen werden zwei kürzere Alternativ- und Ergänzungsrouten angeboten: Die Sironaroute mit ca. 12km Länge und die Panaromaroute mit 9km Länge.

Die Route führt über historische Städte, wie Bingen, Bad Kreuznach und durch die Kulturregion des Nahetals. Eine besondere sportliche Herausforderung stellen die zahlreichen Nebenstrecken dar. Insgesamt 12 Nebenstrecken mit einer vielfältigen Kultur- und Naturlandschaft, wie auch anspruchsvollen Streckenverläufen, werden besonders von Sportlern aufgesucht.

Verlauf des Nahe-Radweges

Das Tourenprofil des Nahe-Radweges kann in drei Etappen aufgeteilt werden, wobei die erste Etappe sich von der Nahequelle bis nach Neubrück erstreckt und sich aufgrund der topographischen Beschaffenheit besonders für sportliche Radler eignet.

Die zweite Etappe führt von Idar-Oberstein bis zum Kurort Bad Sobernheim. Diese Route ist aufgrund der Streckenführung familienfreundlich und eignet sich hervorragend für Familienausflüge. Im Verlaufe der zweiten Etappe kann man nach einer Strecke von 10km, am Ende des Stadtteils Weierbach, einen Abstecher zum Kupferberg Fischbach machen (größte stillgelegte Kupfermine Mitteleuropas). Hinter Weierbach teilt sich die Route nach Norden hin in die „Saar-Hunsrück-Route“ und die „Nahe-Hunsrück-Route“.

Hinter Weierbach befindet sich das Städtchen Kirn und ab Martinsstein beginnt die schöne Weinbauregion. Der Streckenverlauf erstreckt sich durch rebenbewachsene Hänge über idyllische Weinorte, wie Merxheim und Meddersheim bis hin nach Bad Sobernheim.

Die dritte Etappe ist wieder etwas anspruchsvoller gestaltet, da das Höhenprofil auf kurzen Strecken zum Teil stark variiert.

Nach der Ortschaft Staudernheim beginnen die Draisinen über Meisenheim, Lauterecken und Altenglang, begleitet von der Radroute „Glan-Blies“. Bei Oberhausen an der Nahe steigt der Radweg auf einer Länge von 500m kurz aber stark an.

In Niederhausen muss der Radler dann die Uferseite der Nahe wechseln und danach fährt er auf ehemaligen Eisenbahnlinien zum Rotenfels. Als nächstes führt die Strecke dann über die historische Stadt Bad Münster an Stein-Eberburg und Bad Kreuznach. Das letzte Stück bis nach Bingen führt über eine breite Auenlandschaft, wo sich dann der Nahe-Radweg mit dem Rheinradweg trifft.

Abb. 28: Verlauf des Nahe-Radweges



Quelle: RADWANDERLAND 2007c

Der Nahe-Radweg verfügt über eine große Anzahl an Nebenstrecken, die jede Zielgruppe anspricht (von Sportlern bis zu Senioren).

Zu den zahlreichen Anbindungen gehören:

- ➔ Die Sironaroute zwischen Birkenfeld und Kronweiler (12km)
- ➔ Die Panoramaroute (9km – starke Steigung von 10%)
- ➔ Bei Nohfelden stößt der Nahe-Radweg auf den Saarlandradweg
- ➔ Zwischen Idar-Oberstein und Kirn – Verbindung über die Hunsrückhöhe ins Moseltal
- ➔ In Staudernheim – Abzweigung des Glan-Blies-Radweges Richtung Saarland

- ➔ In Bingen: Anschluss an den Rheinradweg (in die zwei Richtungen nach Mainz und Koblenz)

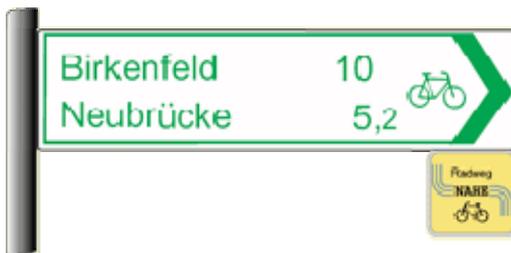
Wegequalität, Beschilderung und Verkehr

Der Streckenverlauf des Nahe-Radweges verläuft hauptsächlich auf neu gebauten Radwegen entlang des Flusses oder der Straße.

Der Radweg führt über ruhig gelegene, asphaltierte Rad-, Wald- oder Wirtschaftswege, wobei besonders auf dem ersten Wegstück Steigungen vorkommen.

Die Orientierung am Nahe-Radweg und den Nebenstrecken ist durch eine einheitliche und gute Beschilderung gewährleistet. Die Beschilderung ist merkblattkonform, weiß mit grüner Schrift und beinhaltet das Touren-Logo. Dieses Tourenlogo ist gelb und trägt das Nahelogo.

Abb. 29: Beschilderung mit Nahe-Radweglogo



Quelle: RADWANDERLAND 2007d

Tourenplanung und Kartenmaterial

Bei der Planung einer Radtour entlang des Nahe-Radweges stellen die Nahe-Touristik GmbH, Hunsrück Touristik GmbH oder auch Bad Kreuznach Tourismus und Marketing GmbH gute Anlaufstellen dar. Hier erhält man umfangreiche Informationen bezüglich der Urlaubsregion Naheland, über Buchungsmöglichkeiten von Pauschalangeboten, Gepäcktransfers bis hin zur Anforderung von Kartenmaterialien. Reiseveranstalter wie: BEATICA, Hochwald Ferienland e.V. oder Naheland Touristik GmbH, bieten am Nahe-Radweg organisierte Radreisen an.

Um die ausgewählten Radel - Startorte zu erreichen, sind die Bahn und das Auto die besten Möglichkeiten. Die Bahn fährt bis nach Türkismühle und von dort aus kann die Radtour begonnen werden oder aber man nutzt die Busverbindung vom Bahnhof Türkismühle bis nach Selbach, die über Eckenhausen und St. Wendel führt.

Zwischen fünf und 22 Uhr verkehren die Busse stündlich. Die Fahrradmitnahme ist nur begrenzt möglich. Am Nahe-Radweg ist die Fahrradmitnahme bzw. –transport durch Kurier-Gepäck, mit einem Paketservice oder aber auch durch direkte Fahrradmitnahme gewährleistet.

Die Fahrräder können dann entweder mit dem Hermes Versand oder der Deutschen Post aufgegeben werden. Eine bessere Alternative zum Kurier-Dienst ist die direkte Fahrradmitnahme in Zügen der Deutschen Bahn. Es gibt zahlreiche Züge versehen mit einem Fahrradsymbol, die auf eine Fahrradmitnahmemöglichkeit hinweisen. Dies sind dann meist Regionalexpresszüge. Für die InterCity-Züge wird eine vorherige Fahrradplatzreservierung benötigt. Im Regional- und Nahverkehr ist die Fahrradmitnahme in Rheinland-Pfalz kostenlos.

An der Nahequelle und rund um den Bostalsee gibt es mehrere Parkplätze, so wird auch die Anreisemöglichkeit mit dem Auto ermöglicht.

Eine sehr gute Alternative zur Fahrradmitnahme sind die Radmietstationen. Solche Radmietstationen findet man in Herrstein, Hochstetten-Dhaun, Meisenheim, Monzingen und zwei Mal in Bad Sobernheim.

Auch am Nahe-Radweg findet jedes Jahr eine radtouristische Veranstaltung statt – „Nahe Hit-rad'l mit“ Radlererlebnistag. Dies ist eine Radtour, die von der Quelle bei Selbach bis hin zur Rheinmündung bei Bingen führt.

Kartenmaterial

Bei der Naheland-Touristik GmbH, wie auch bei der Hunsrück-Touristik GmbH, können Kartenmaterialien angefordert werden. Eine andere gute Möglichkeit der Routenplanung ist das Kartenwerk Rheinland-Pfalz 3D. Hiermit kann man den Streckenverlauf mit einer 1:25.000 Karte sehr gut digital planen. Außerdem bietet das Radtouristenbuch vom Esterbauer Verlag speziell für den Nahe-Radweg eine detaillierte Streckenübersicht und –verlauf. Auch digitale Karten, die man auf der Website Radwanderland finden kann, sind gute Routenplaner (v. a. für die Entfernungsberechnung). Es gibt auch zahlreiche Web Sites, welche GPS-Daten zu Verfügung stellen.

Unterkünfte

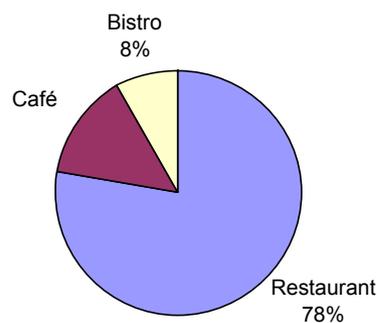
Dem Streckenverlauf nach sind die Übernachtungsmöglichkeiten zu Beginn der Fahrt eher begrenzt. Während man in den kleineren Orten Privatzimmer auffinden kann, weisen die Städte eine höhere Bettenkapazität auf. Vor allem in den Kurorten findet man fahrradfreundliche Hotels bzw. Unterkünfte. Das Unterkunftsangebot der

Bett&Bike Gastbetriebe ist in Städten wie Bad Kreuznach, Bad Münster am Stein-Ebernburg, Bad Sobernheim, Idar-Oberstein, Kirn oder Nohfelden-Bosen verbreitet (ADFC). Insgesamt wurden vom ADFC 45 fahrradfreundliche Betriebe gezählt.

Gastronomie

Der Nahe-Radweg weist auch ein relativ dichtes Netz an gastronomischen Betrieben auf. So gibt es in Birkenfeld, Bretzenheim, Idar-Oberstein, Bad Münster am Stein-Ebernburg, Bad Kreuznach, Selbach, Türkismühle und in Bad Sobernheim zahlreiche Restaurants, Cafés, Bistros, Pubs etc. (nach Erhebungen des ADFC). Die Erreichbarkeit der gastronomischen Betriebe ist sehr gut, denn die mittlere Entfernung der gastronomischen Betriebe vom Radweg (Restaurant, Gaststätten, Cafés, Bistros) liegt bei ca. 0,2 km.

Abb. 30: Gastronomiestruktur am Nahe-Radweg



Quelle: Eigene Darstellung (Erhebungen nach www.gelbeseiten.de)

Es wurden nur die Gastronomiebetriebe unter Betracht gezogen, die sich auch in einem Ort direkt am Radweg befanden. Unter den 507 Gastronomiebetrieben waren 78% Restaurants, 14% Cafés und 8% Bistros. Besonders in den größeren Städten und Ortschaften wie Idar-Oberstein, Bad Sobernheim, Bad Kreuznach und Bingen, ist die Anzahl der Gaststätten entsprechend groß.

Der Nahe-Radweg eignet sich sehr gut für Familienurlaube bzw. –ausflüge, da es auf der Strecke zwischen Bingen und Idar-Oberstein nur eine einzige Steigung gibt (zwischen Boos und Niederhausen). Der Abschnitt zwischen Idar-Oberstein bis zur Quelle ist eher für trainierte Radler geeignet.



Der Maare-Mosel-Radweg

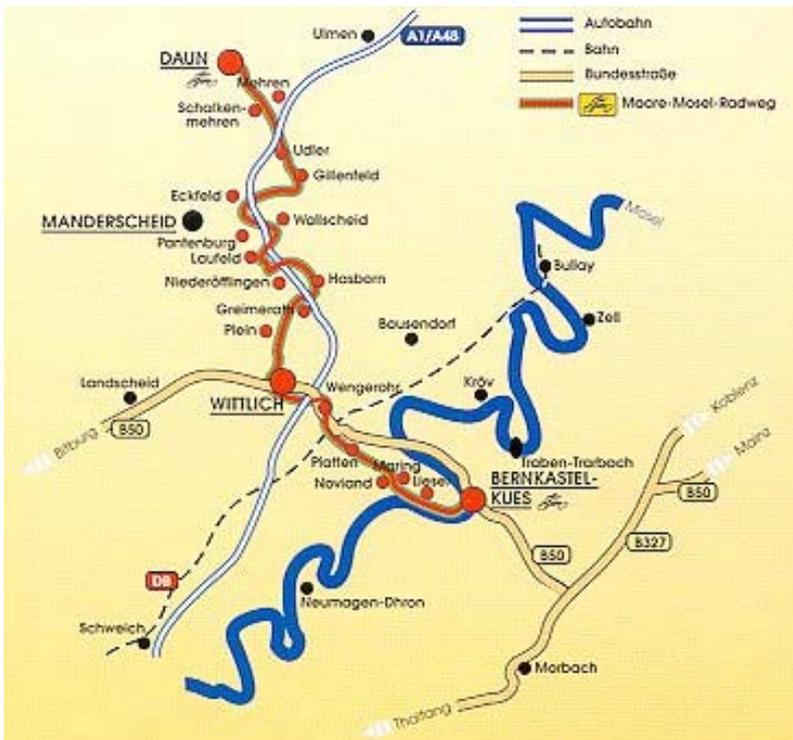
Der Maare-Mosel-Radweg ist die kürzeste Route unter den untersuchten Radwegen. Mit einer Länge von 53km führt der Maare-Mosel-Radweg von Daun bis nach Bernkastel-Kues. Wie die Bezeichnung des Radweges schon andeutet, verläuft die Strecke durch die schöne Maarenlandschaft, über Wittlich, bis er schließlich in Bernkastel-Kues an den Mosel-Radweg stößt. Der Maare-Mosel-Radweg beginnt am ehemaligen Bahnhof in Daun. Von dort aus gibt es Verbindungswege, die über ruhige, verkehrsarme Wege zum Kylltal (Richtung Gerolstein) und zur Vulkan-Rad-Route-Eifel (Richtung Kelberg) führen.

Die ehemalige Eisenbahnstrecke, die sich von Daun bis nach Lieser zieht, wurde von Land, Landkreisen und Kommunen als Baudenkmal erhalten. Der Streckenverlauf des Radweges führt über zwei Viadukte (bei Daun und Plein) und drei Tunnel. Auf der Radroute wurden zahlreiche Brücken saniert und befahrbar gemacht.

Der Maare-Mosel-Radweg kann als Bindeglied zwischen den Tourismusregionen der Vulkaneifel und der Mosel angesehen werden. Ca. vier Stunden werden benötigt, um aus der Maarenlandschaft Eifel in das Moseltal zu radeln.

Da sich entlang des Maare-Mosel-Radweges keine größeren Städte befinden, ist die Route ein echtes Naturerlebnis mit etlichen Aussichtsplattformen, die zur Beobachtung der Natur- und Tierwelt der Vulkaneifel dienen.

Die Radroute macht einige Schleifen, die zu den Maaren und Naturschutzgebieten führen. Zwischen Hasborn und Wittlich führt der Radweg durch zwei Tunnel. Im Wittlicher Tal angekommen, beginnt auch schon die Weinberglandschaft, wo der Radweg durch Weinbauorte wie Platten, Novian, Maring, Lieser bis hin nach Bernkastel-Kues führt.

Abb. 31: Verlauf des Maare-Mosel-Radweges

Quelle: MAARE-MOSEL-RADWEG 2007

Wegequalität, Beschilderung und Verkehr

Der Verlauf des Maare-Mosel-Radweges kann vorwiegend als flach bezeichnet werden, da er lediglich eine Steigung von maximal 2,5% aufweist. Der Radweg führt in überwiegenderem Maße über ruhige und verkehrsfreie Wege, daher eignet sich die Strecke sehr gut für Familien mit Kindern. Aufgrund der fast durchgängig flachen Streckenführung, kann der Weg auch mit Inlinern befahren werden. Eine einheitliche und durchgängige Ausschilderung sorgt für eine gute Orientierung und Wegefindung.

Abb. 32: Beschilderung am Maare-Mosel-Radweg

Quelle: RADWANDERLAND 2007e

Tourenplanung und Kartenmaterial

Bei der Tourenplanung sind:

- ➔ Moseleifel Touristik e. V. (Wittlich)
- ➔ Kurverwaltung Manderscheid
- ➔ Verkehrsverbund Rhein-Mosel
- ➔ Eifel Tourismus GmbH
- ➔ Tourist Information im Forum Daun
- ➔ Mittelmoseltouristik (Bernkastel-Kues)

sehr gute Informationsstellen.

Diese Organisationen stellen zahlreiche Informationsbroschüren und Kartenmaterialien zur Verfügung. Bei der Moseleifel Touristik e.V., Eifel Tourismus GmbH oder auch Mittelmoseltouristik können für jede Altersgruppe zugeschnittene Pauschalangebote bzw. -touren gebucht werden. Die Reiseangebote enthalten außer Radtouren- und Stadtführungen, Unterkunft und Verpflegung auch ein vielfältiges Sportangebot wie Radeln, Wandern, Nordic-Walking oder Wellnessangebote.

Die Anreise zum Radweg kann unterschiedlich gestaltet werden, entweder mit dem Bus, Bahn oder Auto.

Ein Radelbus verkehrt zwischen Bernkastel-Kues, Wittlich und Daun, hier muss man vorher eine Reservierung zur Fahrradmitnahme durchführen. In der Hochsaison zwischen Mai und Ende Oktober verkehrt noch ein Verstärkerbus mit Anhänger, der zusätzlich noch die Haltestellen Bernkastel-Kues, Wittlich, Pantenburg, Gillenfeld, Schalkenmehren und Daun anfährt.

Eine gute Anlaufstelle, besonders für Radlergruppen, stellt die Touristinformation „Bus & Bike“ dar, wo der Fahrradtransport im Voraus fest reserviert werden kann. Es gibt auch einen Abholservice für Radlergruppen, wobei der Radlerbus die Gruppe vom Heimatort bis zum gewünschten Ausflugsort fährt. Für diesen Service ist die Touristinformation Moseleifel Touristik e.V. zuständig. Es gibt auch zahlreiche Züge, versehen mit einem Fahrradsymbol, die auf eine Fahrradmitnahmemöglichkeit hinweisen. Dies sind dann meist Regionalexpresszüge. Für die InterCity-Züge wird eine vorherige Fahrradplatzreservierung benötigt.

Für die Vulkaneifel- und Moselregion stehen zahlreiche Kartenwerke zur Verfügung:

- ➔ Kartenwerk Rheinland-Pfalz 3D

- Radtourenbuch und Karte 1:25.000 (Verlag Esterbauer)
- GPS – Daten (z.B. EIFEL-GPS)
- Radatlas Vulkaneifel
- Wanderkarten vom Landesamt für Vermessung und Geobasisinfo Rheinland-Pfalz

Touren

Ein besonderes Highlight der Maare-Mosel-Region sind die Maare, daher wurden in der Landschaft der sogenannte Vulkaneifel Geo-Routen und Geo-Pfade erschlossen. Diese Routen und Pfade findet man um die Städte Daun, Gerolstein, Hillesheim und Manderscheid, wobei diese Region auch unter der Bezeichnung „Vulkaneifel European Geopark“ bekannt ist. Der Geopark ist familien- und kinderfreundlich gestaltet, so dass sich Familien und Kinder intensiv, aber auf angenehme und einfache Art und Weise mit der geologischen Vergangenheit der Eifel auseinandersetzen können. Diese Touren werden von erfahrenen Geo-Guides durchgeführt.

Da die Vulkaneifelregion speziell unter dem Motto „Geographie und Geologie“ steht, sind die GPS-Touren auf dem Maare-Mosel-Radweg eine Besonderheit. Diese Touren werden von der EIFEL GPS in Zusammenarbeit mit der Touristik Information Manderscheid konzipiert und durchgeführt.

Alle Einzelstrecken sollen mit dem GPS vermessen werden. Bereits erste Beherbergungsbetriebe kooperieren mit EIFEL-GPS und bieten ihren Gästen schon teilweise GPS-Leihgeräte an (z.B. Gastbetrieb Kapellenhof).

EIFEL-GPS hat auch eine eigene Website, wo kostenfrei GPS-Daten zur Verfügung gestellt werden. Reisen bzw. Touren am Maare-Mosel-Radweg werden von verschiedenen Anbietern organisiert.

Unterkünfte

Nach Angaben des ADFC befinden sich 17 fahrradfreundliche Bett&Bike-Betriebe am Maare-Mosel-Radweg, wobei die zahlreichsten Unterkunftsmöglichkeiten in den Orten Bernkastel-Kues, Daun, Wittlich, Laufeld, Gillenfeld, Manderscheid und Schalkenmehren gezählt wurden.

Da der Maare-Mosel-Radweg zwischen der Vulkaneifel und der Moselregion liegt, kann man Unterkünfte auch in Gastbetrieben an der Mosel planen, wie z.B. in Bernkastel-Kues, Neumagen-Dhron oder auch Traben-Trarbach. Diese Städte liegen in unmittelbarer Nähe zum Maare-Mosel-Radweg.

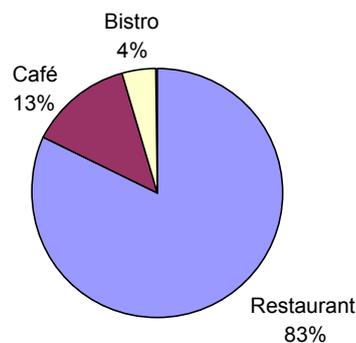
Gastronomie

Die Anzahl der gastronomischen Betriebe hält sich im Verhältnis zu den anderen untersuchten Radwegen eher in Grenzen.

Die meisten Restaurants, Cafés und Bistros findet man in der Stadt Bernkastel-Kues und Daun, weitere Gastronomiebetriebe befinden sich in Gillenfeld, Buchholz, Wallscheid, Platten, Maring, Noviand und Lieser.

Die Erreichbarkeit der gastronomischen Betriebe kann man am Maare-Mosel-Radweg als gut bezeichnen, da die mittlere Entfernung vom Radweg bis zu den Gaststätten bei 0,6 km liegt.

Abb. 33: Gastronomiestruktur am Maare-Mosel-Radweg



Quelle: Eigene Darstellung (Erhebungen nach www.gelbeseiten.de)

Es wurden nur die Gastronomiebetriebe in Betracht gezogen, die sich auch in einem Ort direkt am Radweg befanden. Unter den 45 Gastronomiebetrieben, waren 83% Restaurants, 13% Cafés und 4% Bistros.



Der Kraut & Rüben-Radweg

Der Kraut & Rüben-Radweg ist ein landwirtschaftlich geprägter Themenradweg, der eine Länge von 137km aufbringt und sich von Bockenheim bis nach Schweigen

zieht. Da auch dieser Radweg einen flachen Radwegverlauf hat, ist er ebenfalls gut für Familien mit Kindern geeignet.

Der Kraut & Rüben-Radweg ist eine touristische Förderungsmaßnahme. Ziel des Radprojektes ist es, durch die Vernetzung von Angeboten aus Landwirtschaft, Weinbau, Gastronomie, Kultur und Freizeit die touristische Infrastruktur in der östlichen Pfalz zu fördern. Die Radroute ist geprägt durch ein vielseitiges und erlebnisreiches Landschaftsbild, wo man von Hof zu Hof landwirtschaftliche Betriebe in jeglicher Hinsicht kennen lernen kann.

Abb. 34: Verlauf des Kraut & Rüben-Radweges



Quelle: MAGICMAPS 2007

Die landwirtschaftlichen Betriebe haben ihr Angebot an verschiedene Radfahrer-Zielgruppen angepasst. In der Region des Kraut & Rüben-Radweges wurde durch die ADFC eine Qualifizierung der „Fahrradfreundlichen Betriebe“ durchgeführt. Diese Höfe sind dann dementsprechend mit einem Hofschild versehen, welches die Radfahrer auf die Fahrradfreundlichkeit des Betriebes aufmerksam macht.

Wegequalität, Beschilderung, Verkehr

Die Radroute führt über gut ausgebaute Rad- und Wirtschaftswege, die durch Obst- und Weinanbaugebiete, Waldauen, Weinberge, Gemüsefelder oder aber auch Tabakfelder verlaufen.

Zur Orientierung und Wegführung wurde der Radweg mit einer einheitlichen Beschilderung ausgestattet. Die Schilder tragen auch ein für den Kraut & Rüben-Radweg spezifisches Logo.

Abb. 35: Beschilderung am Kraut & Rüben-Radweg



Quelle: KRAUT & RÜBEN-RADWEG 2007

Tourenplanung und Kartenmaterial

Bei der Planung eines Radurlaubes oder eines Ausfluges entlang des Kraut & Rüben-Radweges sind folgende Organisationen sehr hilfreich:

- ➔ Pfalz Touristik e.V.
- ➔ Deutsche Weinstraße e.V. – Mittelhaardt
- ➔ Touristik Information Neustadt an der Weinstraße
- ➔ Referat für Tourismus-Kreisverwaltung Bad Dürkheim
- ➔ Südliche Weinstraße e.V. – Zentrale für Tourismus
- ➔ Touristik- und Verkehrsverein Landkreis Germersheim
- ➔ Pfalzwein e.V.
- ➔ Urlaub auf Bauern- und Winzerhöfen
- ➔ ADFC Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.

Diese Organisationen und Verbände stellen den Interessenten umfangreiche Infopakete mit beispielhaften Routenplanungen, Infobroschüren und Karten, wie auch Unterkunftsmöglichkeiten, Sportangeboten in der jeweiligen Region etc. zur Verfügung.

Um den Kraut und Rüben Themenweg zu fördern, ist die Interessengemeinschaft Kraut und Rüben e.V. ins Leben gerufen worden. Zu der Interessengemeinschaft

gehören 27 Winzer- und Bauernhöfe, Hoteliers, Gastronomen, Freizeiteinrichtungen, sowie Dienstleistungsanbieter. Diese Mitglieder der Interessengemeinschaft konzentrieren sich hauptsächlich auf das Radlerangebot.

Der ADFC und der Pfalz Touristik e.V. haben eine Qualitätskontrolle („Der fahrradfreundliche Anbieterbetrieb“) mit freiwilliger Teilnahme der Mitglieder durchgeführt. Die ausgezeichneten und fahrradfreundlichen Mitgliedsbetriebe sind mit einem „Kraut und Rüben Hofschild“ versehen. Für die beliebteste Reise- und Radlerzeit zwischen April und Oktober ist eine Übernachtungsreservierung empfehlenswert.

Die besten Anreisemöglichkeiten stellen Auto und Bahn dar. Zu den besonders geeigneten Startorten mit günstigen Verkehrsanschlüssen gehören: Wissembourg, Kandel, Speyer (6km vom Radweg), Hassloch, Neustadt an der Weinstraße (4km vom Radweg) und Bockenheim.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) verfügt über fahrradfreundliche S-Bahnen, die den Fahrradtransport von einem Ort zum anderen erleichtern. Für den InterCity wird eine vorherige Fahrradplatzreservierung benötigt.

Es gibt auch zahlreiche Fahrradservices, die sich entlang des Radweges befinden (Kandel, Herxheim, Bellheim, Lingenfeld, Hassloch, Deidesheim, Weisheim am Sand, Grünstadt)

Am Kraut & Rüben-Radweg finden jährlich zwei Aktionstage statt. Der eine Radlertag, der unter dem Begriff „Radlerspaß auf dem Kraut & Rüben-Radweg“ steht, findet Anfang Juni statt, wobei der zweite Radlertag („Erlebnistag Deutsche Weinstraße“) eine autofreie Tour (75km) zwischen Bockenheim und Schweigen ist.

Kartenmaterial

- ➔ amtliche topographische Karte (1:25.000)
- ➔ Interaktives Kartenwerk Rheinland-Pfalz 3D
- ➔ Wander- und Radwanderkarte Landkreis Germersheim, 1 Aufl. 2004
- ➔ Radwander- und Freizeitkarte Rheinneckar Pfalz, 5. Aufl. 2004
- ➔ GPS – Daten zum downloaden.

Touren

Die Bike – Touring bietet u a. organisierte Radreisen am Kraut & Rüben-Radweg an, z.B. die Sterntour zwischen Rhein und Deutscher Weinstraße (von 5 bis 7 Tage). Bei diesen organisierten Reisen steht der Radelspaß besonders im Mittelpunkt, da sich

die Teilnehmer nicht um ihr Gepäck oder die nächste mögliche Unterkunft kümmern müssen.

Zudem gibt es Reiseveranstalter in Zeiskam (Travelo Radreisen GmbH), Böhl-Iggelheim (Gepäck-Service-Platz), in Deidesheim (Urlaubsregion Deidesheim) und in Bad Dürkheim (Tourist Information Bad Dürkheim), die zahlreiche, organisierte Radreisen bzw. -touren anbieten.

Auch die unter dem Punkt der Tourenplanung aufgelisteten Organisationen und Verbände sind informative Quellen und helfen zielgruppenorientierte Reiseangebote zu erstellen.

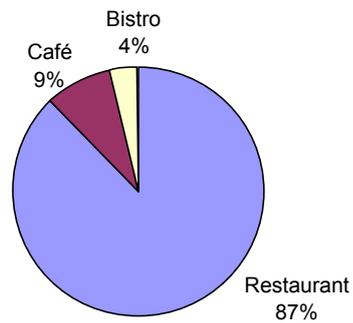
Unterkünfte

Nach Angaben des ADFC gibt es am Kraut & Rüben-Radweg insgesamt 20 Bett&Bike-Betriebe. Die zahlreichsten Übernachtungsmöglichkeiten weisen Kandel, Grünstadt, Neustadt, Speyer und Weisenheim auf. Entlang des Radweges sind auch verschiedene Campingplätze angesiedelt.

Gastronomie

Da der Kraut & Rüben-Radweg die Landwirtschaft von der Produktion über die Vermarktungsseite zeigt, verfügt diese Region auch über zahlreiche gastronomische Betriebe. In den Höfen und gastronomischen Betrieben werden meist regionale Produkte und Spezialitäten serviert. Zahlreiche gastronomische Betriebe kann man in Bockenheim, Freinsheim, Meckenheim, Hassloch, Offenbach, Herxheim und Kandel auffinden. Wie an allen untersuchten Radwegen, so überragt auch hier die Anzahl der Restaurants mit 87%.

Abb. 36: Gastronomiestruktur am Kraut & Rüben-Radweg



Quelle: Eigene Darstellung (Erhebungen nach www.gelbeseiten.de)

Die Erreichbarkeit der gastronomischen Betriebe kann man am Kraut & Rüben-Radweg auch als sehr gut bezeichnen, da die mittlere Entfernung vom Radweg bis zu den Gaststätten bei 0,5 km liegt.

Tab. 9: Überblick über die untersuchten Radrouten

	Mosel-Radweg	Nahe-Radweg	Maare-Mosel-Radweg	Kraut & Rüben-Radweg
Logo				
Länge	238km	120km	58km	137km
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 zw. Thionville und Metz- Mängel (Schotterstraßen)	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken mit zahlreichen Nebenstrecken	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken	- Sehr gut - Asphaltierte Strecken
Unterkünfte (Bett & Bike Betriebe nach AFDC Angaben)	179 Bett&Bike-Betriebe	45 Bett&Bike-Betriebe	17 Bett&Bike-Betriebe	20 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 & Rüben-Radweg“ – Radtour auf der Deutschen Weinstraße; - „Erlebnistag Deutsche Weinstraße“ (75km autofrei von Bockenheim nach Schweigen)
Schwierigkeitsgrad	leicht bis mittel (abhängig von der Streckenauswahl)	leicht bis mittel (abhängig von der Streckenauswahl)	leicht bis mittel (abhängig von der Streckenauswahl)	leicht bis mittel (abhängig von der Streckenauswahl)

Quelle: eigene Darstellung

Zusammenfassung der untersuchten Radwege

- Da der Radtourismus in Rheinland-Pfalz erheblich an Bedeutung gewonnen hat und weiterhin gewinnt, wurden vier von den beliebtesten Radwegen in Rheinland-Pfalz untersucht. Die Radwege wurden hinsichtlich der Lage, Wegequalität, Streckenverlaufes und der Unterbringungs- und Versorgungsmöglichkeiten analysiert und in einer Tabelle zusammenfassend dargestellt.
- Der Streckenverlauf der untersuchten Radwege weist eine vergleichbare Wegequalität auf. Alle Radwege sind asphaltiert und liegen zum größten Teil abseits großer und 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 sie meisten Abschnitte eine flache Wegführung aufweisen. Natürlich gibt es auch andererseits Streckenabschnitte (z.B. die Nebenstrecken des Nahe-Radweges), die für ambitionierte und sportliche Radler eine Herausforderung darstellt.
- Eine durchgängige Wegweisung bzw. Beschilderung ist auf allen Radwegen vorhanden und gewährleistet damit eine gute Orientierung. Mängel weisen lediglich die Beschilderung der Abzweigungen am Nahe-Radweg auf. Die Beschilderung der untersuchten Radwege ist mit einem charakteristischen Logo versehen. Etliche Touristinformationen und Reiseveranstalter sorgen dafür, dass man seine Radtour- bzw. –reise ausgiebig planen kann (mit Infobroschüren, Übernachtungsmöglichkeiten, Kartenmaterialien oder auch Pauschalangeboten).
- So haben sich auch die Reiseveranstalter an die unterschiedlichen Ansprüche der Radtouristen angepasst und stellen verschiedene zielgruppenorientierte Angebote, ob pauschal oder individuell organisierte Touren, zur Verfügung. Daher wächst die Anzahl der Bett&Bike-Betriebe auch stetig an, wobei die Bettenkapazität bzw. die Unterkunftsmöglichkeiten am Mosel-Radweg im Vergleich zu den anderen drei eine weitaus höhere Anzahl aufweist.
- Am Mosel-Radweg wurden insgesamt 179 Bett&Bike-Betriebe gezählt, während der Nahe-Radweg mit 45, der Maare-Mosel-Radweg mit 17 und der Kraut und Rübenradweg mit 20 Bett&Bike-Betrieben ausgestattet sind (nach Angaben des ADFC). Auch hinsichtlich der gastronomischen Betriebe überragt der Mosel-Radweg, wo man entlang des Radweges 1214 Gastronomiebetriebe auffinden

kann. Die anderen drei Radwege weisen eine geringere Anzahl an gastronomischen Betrieben auf. So sind es am Nahe-Radweg 507, am Maare-Mosel-Radweg 45 und am Kraut & 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.

- ➔ Die überragende Anzahl der Unterkunftsmöglichkeiten, wie auch der gastronomischen Betriebe am Mosel-Radweg, ist zum einen durch die Streckenführung und –länge zu erklären. Zum anderen aber auch durch die Tatsache, dass die Moselregion eine erfolgreiche touristische Region ist, welche über entsprechend vielfältige Infrastrukturen verfügt. Da der Mosel-Radweg durch zahlreiche, im Verhältnis zu den anderen Radwegen, größere Städte führt, weist er daher sowohl eine höhere Anzahl an Bett&Bike-Betrieben auf als auch an Gastronomiebetrieben. Der Mosel-Radweg ist mit einer Länge von 238km der längste unter den untersuchten Radwegen, wobei der Maare-Mosel-Radweg mit 53km der kürzeste ist und die geringsten Unterkunftsmöglichkeiten und die geringste Anzahl an Gastronomiebetrieben aufweist. Die mittlere Entfernung der Gastronomiebetriebe von den Radwegen liegt zwischen 0,2km am Nahe-Radweg bis zu 0,6km am Maare-Mosel- und Mosel-Radweg (nach eigenen Berechnungen). Diese Unterschiede kann man durch die Streckenlänge und den –verlauf erklären, denn der Nahe-Radweg mit 120km Länge weist eine geringere Anzahl an flächenmäßig größeren Städten auf, als es u.a. am Mosel-Radweg der Fall ist.
- ➔ Auch hinsichtlich besonderer Events, wie u.a. spezielle Radlertage, bleibt der Maare-Mosel-Radweg außen vor. Doch aufgrund der topographischen Beschaffenheit (Maarenlandschaft) und der flachen Streckenführung, ist der Maare-Mosel-Radweg ein ideales aktives Urlaubsziel für Familien mit Kindern. Was den Schwierigkeitsgrad betrifft, sind alle untersuchten Radwege familienfreundlich, bieten in Teilen aber auch sportliche Herausforderungen. Die Sportradfahrer und die Freizeitradler kommen hier auf ihre Kosten, wobei jeder Radweg besondere Merkmale aufweist, die jedem Radweg ein Charakteristikum geben.
- ➔ Das wichtigste Merkmal ist die Topographie und die natürliche Ausstattung des Radweges, denn der Radfahrer identifiziert eine Radroute u .a durch sein charakteristisches Landschaftsbild. So ist das Erkennungsmerkmal des Mosel-Radweges der geschwungene und durch Weinberge führende Streckenverlauf, des Maare-Mosel-Radweges die Maarenlandschaft, am Nahe-Radweg die zahl-

reichen Kurorte und Wellnessangebote und am Kraut & Rüben-Radweg die facettenreichen, landwirtschaftlichen Angebote.

- ➔ Doch was alle Radwege gemeinsam haben, ist der Weinanbau, der ein übergreifendes Merkmal ist und damit für das ganze Bundesland steht.

2.2 Das radtouristische Volumen

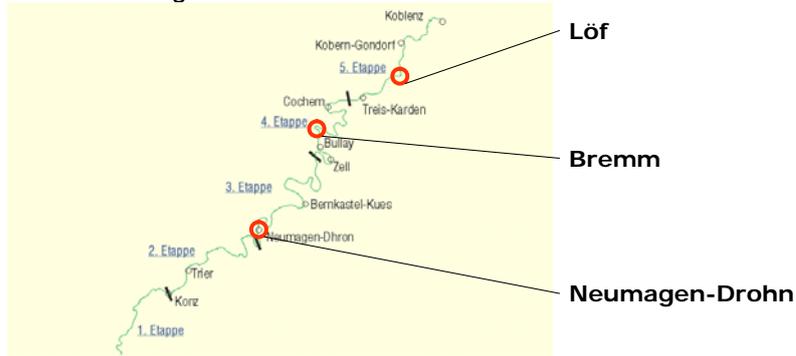
Die Basis für die Bestimmung des radtouristischen Volumens stellt die Zählung an den beschriebenen Radrouten dar. Aufbauend auf diesen Zählergebnissen wird das Volumen hochgerechnet, welches insgesamt innerhalb eines Jahres auf den untersuchten Radwegen zu erwarten ist.

Als Erhebungsinstrument wurde ein Zählprotokoll entwickelt, mit welchem im 15-Minuten-Rhythmus alle die Zählstelle passierenden Radfahrer erfasst wurden. Dabei wurde auch die unterschiedliche Fahrtrichtung der Radfahrer erfasst. 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.

Je nach Länge und Attraktivität der Radrouten wurden mehrere Zählstandorte eingerichtet.

Abb. 37: Befragungsstandorte

Mosel-Radweg



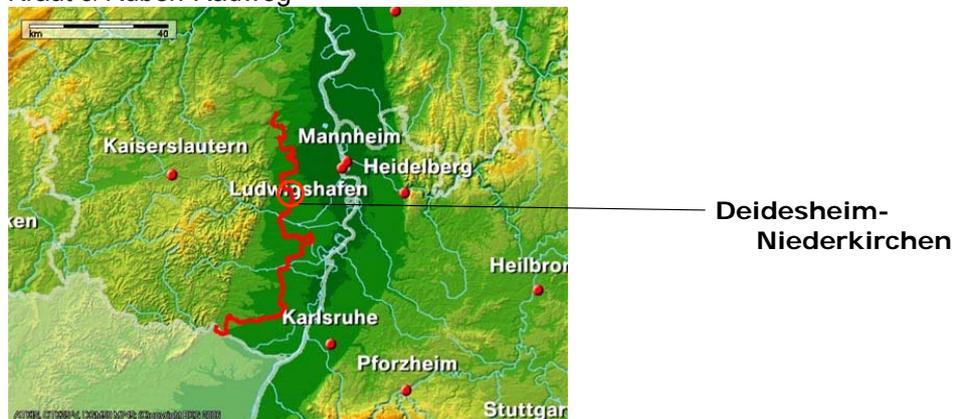
Maare-Mosel-Radweg



Nahe-Radweg



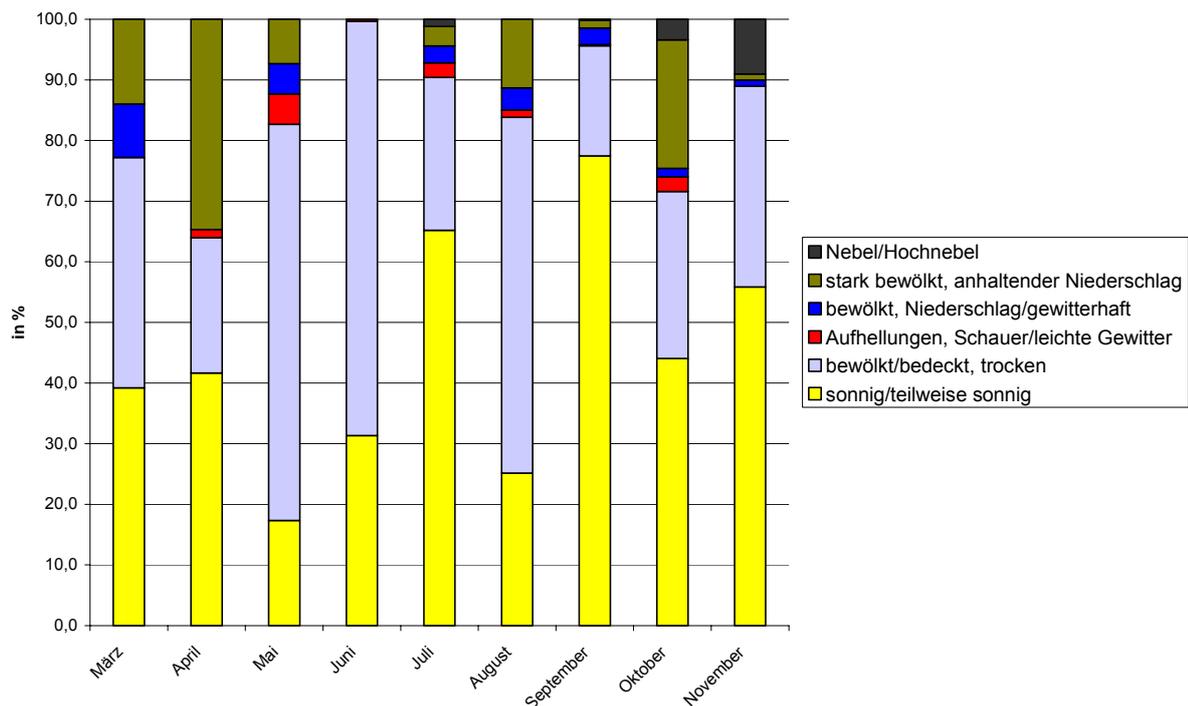
Kraut & Rüben-Radweg



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

Neben 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.

Abb. 38: Verteilung der Wetterlagen



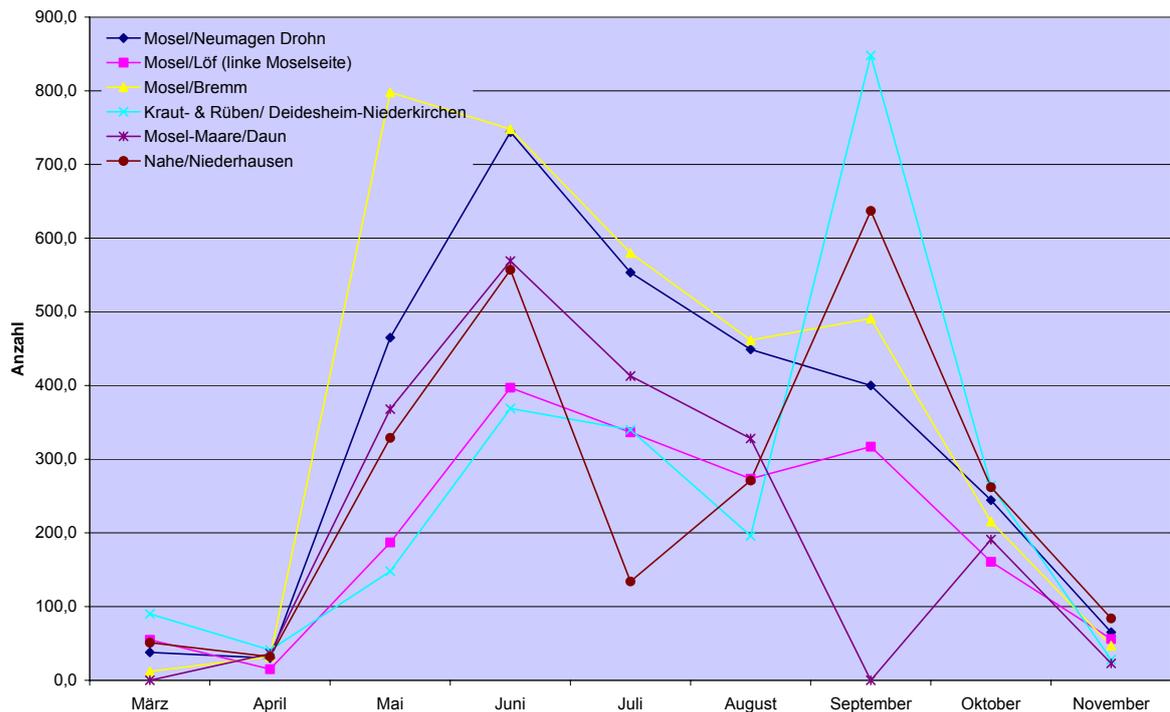
Quelle: ETI 2007

Insbesondere in den Zeiten, in denen mit einem verstärkten Einsetzen des Radtourismus zu rechnen war – Mai und Juni 2006 – wurden die Zählungen an überwiegend bedeckten oder bewölkten Tagen durchgeführt.

Die Erhebung der Wettersituation bildete die Basis für die Berechnung von Korrekturfaktoren, um den Wettereinfluss im Rahmen der Hochrechnung berücksichtigen zu können.

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.

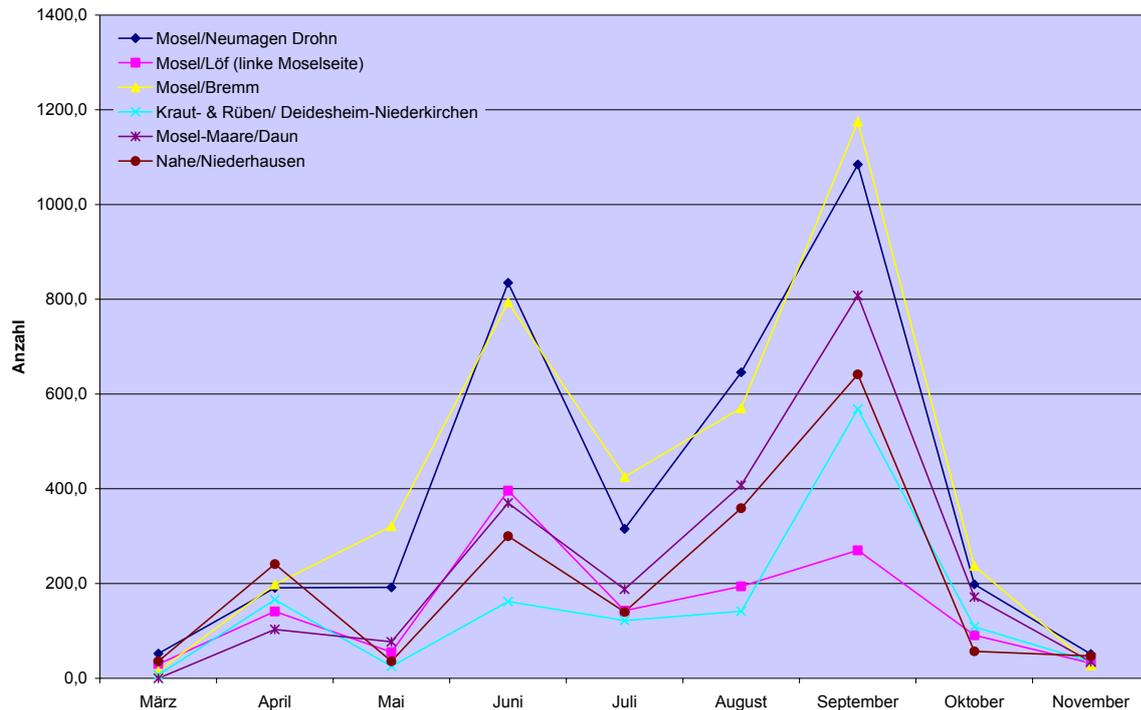
Abb. 39: Zählergebnisse: Wochenenden, alle Stationen



Quelle: ETI 2007

Die Ergebnisse für die Wochentage zeigen einen eher ungleichmäßigen Verlauf, der keine konsequente saisonale Abhängigkeit erkennen lässt. Hier deutet sich die Spontaneität im Rahmen der Ausflugsstätigkeit an, welche die Entscheidung für einen Ausflug von kurzfristigen, situativen Faktoren abhängig macht.

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 geplant werden und demnach auch bei schlechteren Wetterbedingungen durchgeführt werden.

Abb. 40: Zählergebnisse: Wochentage, alle Stationen

Quelle: ETI 2007

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

Tab. 10: 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 & 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 differenziert nach der Fahrtrichtung erhoben:

- ➔ Mosel-Radweg: Richtung 1: Trier; Richtung 2: Koblenz
- ➔ Kraut & 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 Radwegnutzung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung. Bis auf den Kraut&Rüben Radweg und den Nahe-Radweg zeigen die übrigen Radwege eine bevorzugte Fahrtrichtung: Mosel-Radweg Richtung Koblenz und Maare-Mosel-Radweg dem Gefälle folgend Richtung Mosel.

Tab. 11: Durchschnittswerte der Zählungen nach Wetterlagen (Basis: 15-Minuten-Zählintervall)

Wetter	Gezählte Radfahrer (Mittelwert)	Abweichungskoeffizient vom Mittelwert
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

Eine deutliche Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens ergibt sich in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Wetterlagen, die an den Untersuchungstagen herrschten. 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. Schlechte Wetterlagen scheinen sich somit stärker negativ auszuwirken, als gute Wetterlagen sich positiv auswirken.

Die unterschiedlichen Einflüsse des Wetters wurden im Rahmen der Gesamthochrechnung durch Korrekturfaktoren berücksichtigt, so dass hier eine möglichst „wetterneutrale“ Hochrechnung vorgenommen werden konnte.

Hochrechnung des Radverkehrsaufkommens

Das Radverkehrsaufkommen wurde unabhängig von der Motivation der Befragten hochgerechnet. Nachfolgend wird somit das Gesamtaufkommen dargestellt, welches über ein Jahr auf den untersuchten Radwegen zu erwarten ist. In diesen Daten sind 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 an Hand der folgenden Arbeitsschritte vorgenommen:

- Bestimmung des Anteils der einzelnen Radwege am Gesamtaufkommen
- Berechnung der Anteile der Radwege am Radverkehrsaufkommen auf Basis der einzelnen Zähltage.
- Anwendung von wetterabhängigen Korrekturfaktoren in Abhängigkeit von der Wettersituation des jeweiligen Zähltages.
- Berechnung der Differenz zwischen den einzelnen Zähltagen 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 „weiche“ Übergänge zwischen den zu schätzenden Zeiträumen und keine sprunghaften.
- Einrechnung der Tages-Kilometerleistung der befragten Radfahrer

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).

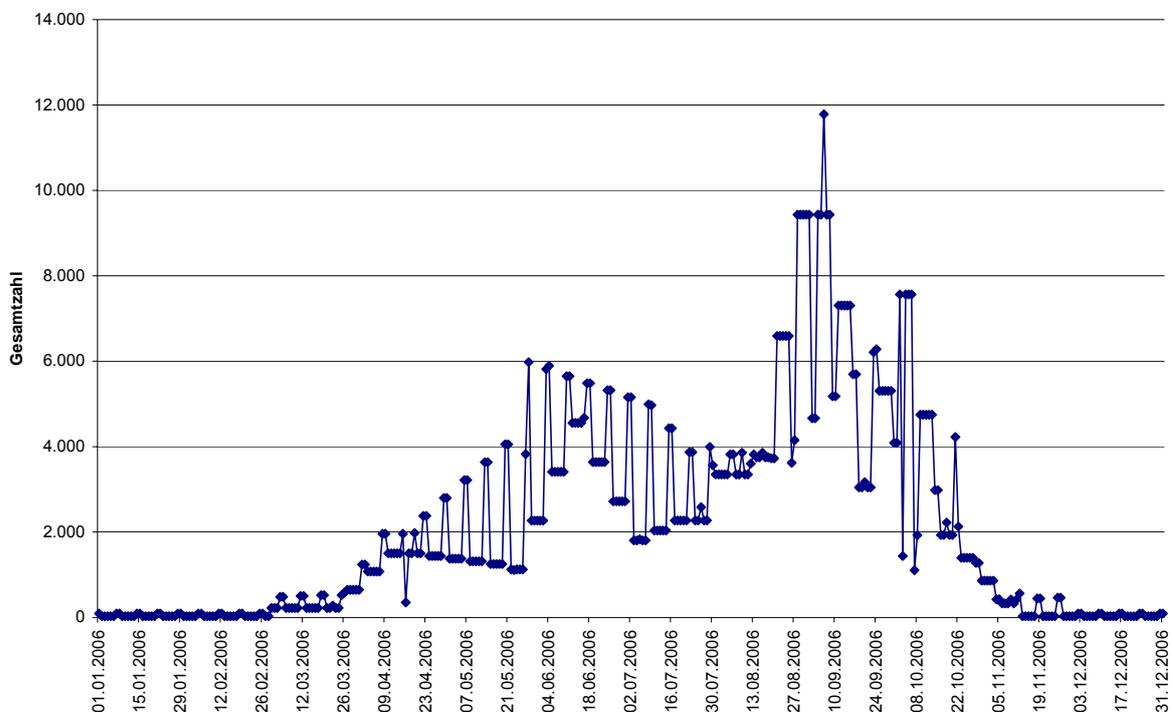
Der Kurvenverlauf der Jahresbetrachtung zeigt deutlich die starke saisonale Abhängigkeit des Radverkehrs im Jahresverlauf in Rheinland-Pfalz. Zu Jahresbeginn ist bis in den März hinein ein nur äußerst geringes Aufkommen festzustellen. Ein erster, merkbarer Einsatz des Radtourismus lässt sich Ende März/Anfang April feststellen, der durch die anstehenden Osterfeiertage verursacht wird. Insbesondere ist in dieser Zeit 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 im Juni feststellen, der dann bis Ende August wieder abflaut. Die radtouristische Hochsaison lässt sich dann im Monat September feststellen, in dem auch der Höchstwert von ca. 12.000 Radfahrern gezählt wird.

Im Monat Oktober lässt sich ebenfalls noch ein äußerst hohes Aufkommen im Bereich des Radverkehrs feststellen.

Im Zeitraum Ende Oktober/Anfang November sinkt dann das Radverkehrsaufkommen schlagartig ab, um auf einem äußerst niedrigem Niveau das Jahr zu beenden.

Abb. 41: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege



Quelle: ETI 2007

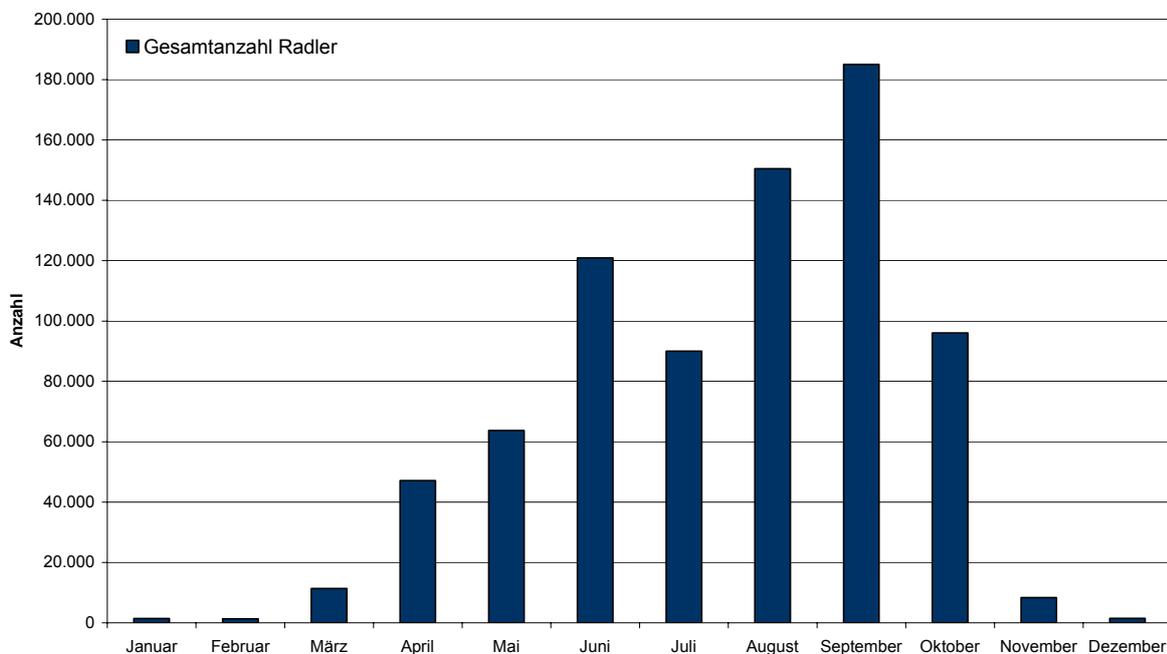
In der Jahresbetrachtung fallen vor allem die starken Ausschläge an den Wochenenden auf, welche durch die Ausflugstätigkeit verursacht werden.

Die zusammenfassende Betrachtung auf Monatsbasis zeigt noch einmal deutlich den saisonalen Verlauf:

- ➡ Äußerst niedriges Niveau in den Monaten Januar, Februar und Dezember.

- Langsames Wachstum des Radverkehrsaufkommens in den Monaten März bis Mai, wobei erst im Monat Mai die 60.000 Personen-Grenze überschritten wird.
- Erster Saisonhöhepunkt 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 dann im Monat November Abfall auf ca. 10.000 Radfahrer.

Abb. 42: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr – alle untersuchten Radwege



Quelle: ETI 2007

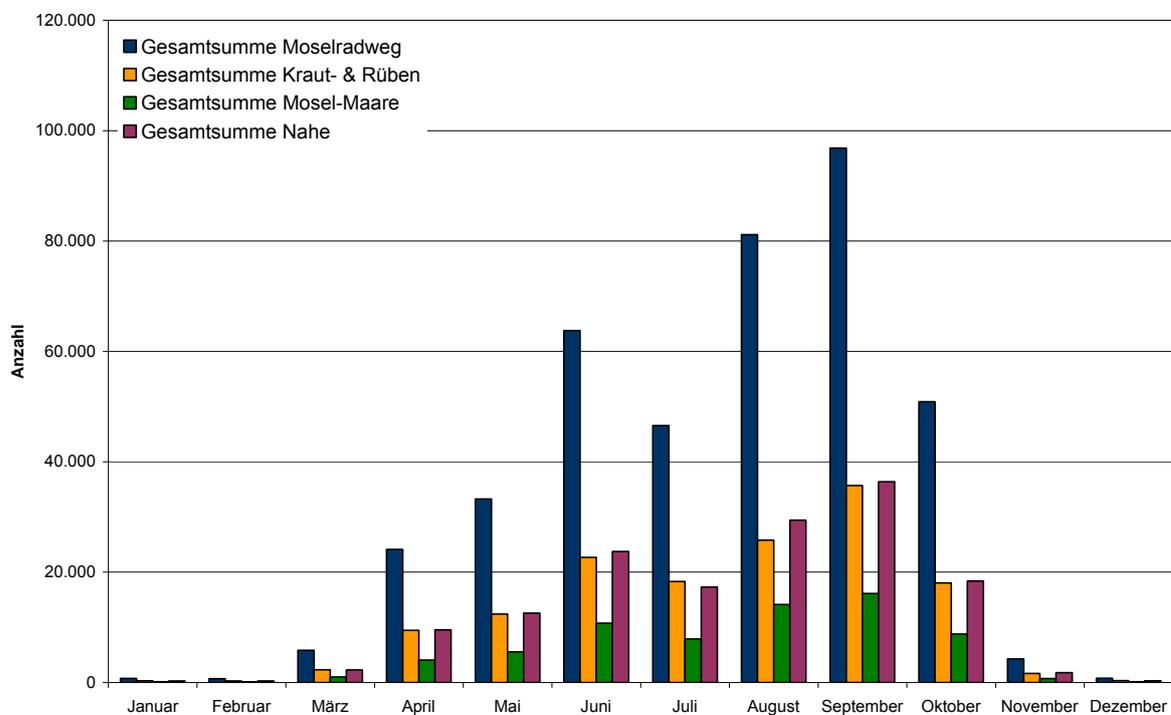
Die differenzierte Betrachtung der Jahreswerte nach den einzelnen Radwegen zeigt deutlich die stark unterschiedliche Bedeutung der einzelnen Radwege für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz insgesamt:

Es ist vor allem der Mosel-Radweg, der den größten Teil des Radverkehrsaufkommens auf sich vereinigen kann. Rund 50% aller Radverkehrsbewegungen auf den untersuchten Radwegen entfallen auf diesen Radweg (52,6%). Dies entspricht fast 410.000 Radverkehrsbewegungen im Jahr.

Auf den Kraut & 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 liefern. Er ist insgesamt auch der kürzeste Weg und weist ein besonderes Profil im Vergleich zu den übrigen Wegen auf.

Der saisonale Verlauf dagegen ist bei allen untersuchten Radwegen ähnlich ausgeprägt.

Abb. 43: Hochrechnung über ein gesamtes Jahr



Quelle: ETI 2007

Der Saisonhöhepunkt wird bei allen untersuchten Wegen im Monat September erreicht, wobei nur die Dimensionen deutlich unterschiedlich sind: Auf dem Mosel-Radweg sind in diesem Monat fast 100.000 Radfahrer zu erwarten. Dagegen können auf dem Kraut & Rüben-Radweg und dem Nahe-Radweg etwa 35.000 Radfahrer im Monat September erwartet werden. Auf dem Maare-Mosel-Radweg werden hingegen nur ca. 16.000 Radfahrer gezählt.

Tab. 12: Hochrechnung des Gesamtaufkommens

	Mosel-Radweg	Kraut- & Rüben	Mosel-Maare	Nahe	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.

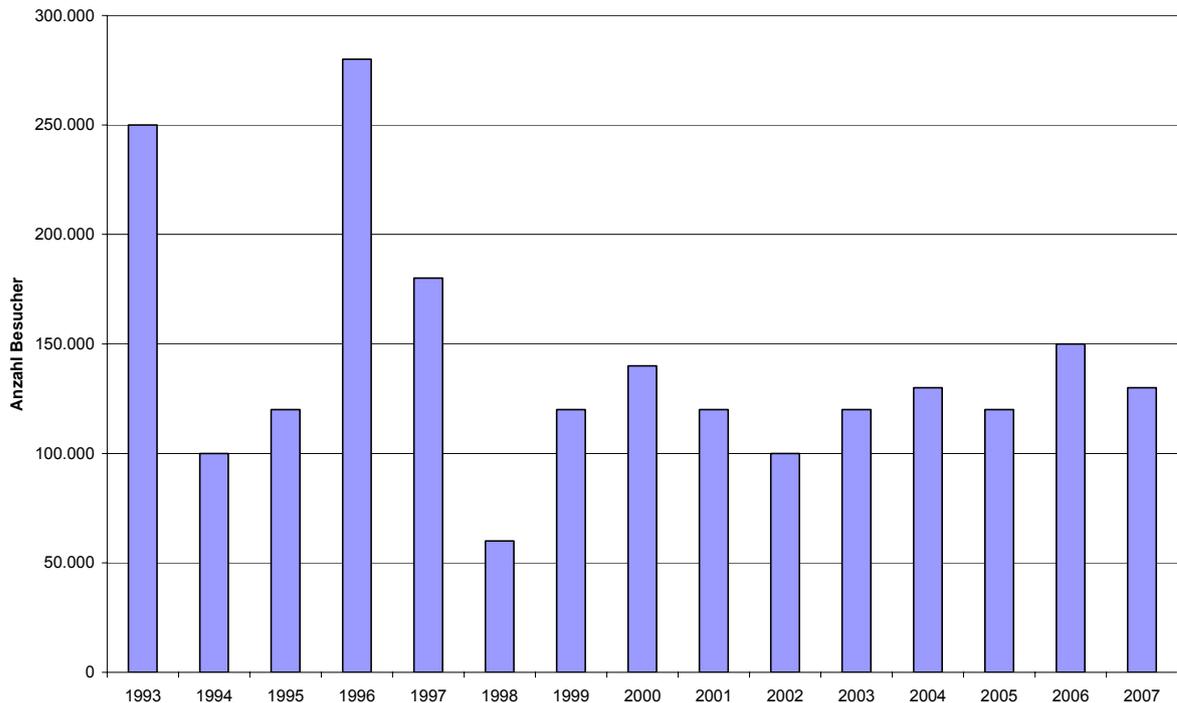
Gerade diese Sonderveranstaltungen, bei denen Teile der öffentlichen Straßen für den motorisierten Verkehrs gesperrt werden, sind in der Lage, große Besuchermassen anzuziehen. So vermag der „Erlebnistag Deutsche Weinstraße“ (26.08.07) pro Jahr ca. 250.000 bis 500.000 Besucher⁶ anzuziehen. Kleinere Veranstaltungen, wie etwa „Autofreies Lautertal“ können immer noch fast 10.000 Besucher registrieren (2006: 7.500)⁷.

Die Besucherzahlen der Veranstaltung Happy-Mosel 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 eventbezogene Werte noch in die geschätzten Besucherzahlen integriert, würde das Volumen die Millionengrenze sicherlich überschreiten.

⁶ Auskunft der Pfalzwein e.V.

⁷ Auskunft des Touristikbüro des Landkreises Kaiserslautern

Abb. 44: Besucherzahlen „Happy Mosel“

Quelle: Auskunft Mosellandtouristik 2007

Nutzergruppen der Radwege

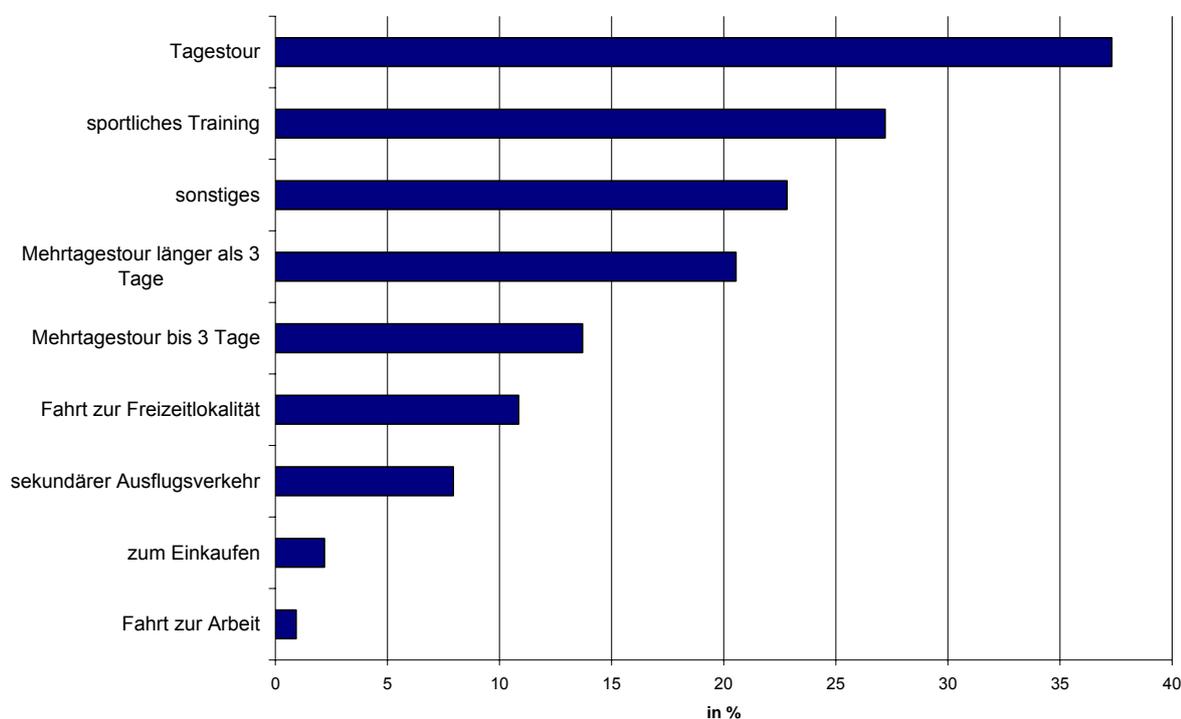
Wesentlich für die Bewertung der touristischen Relevanz der betrachteten Radwege ist die Struktur der Nutzer. Ein Radweg mit hoher Frequenz durch Alltagsradfahrer wird naturgemäß weniger touristisch relevante Wertschöpfung erwirtschaften, als ein Radweg mit hohem radtouristischen Verkehrsaufkommen.

Die Darstellung der Nutzergruppen der Radwege wird durch die Kombination der Befragungsdaten mit den Zählenden möglich. Im Rahmen der stichprobenartigen Befragung wurden die Radfahrer auch nach dem Grund ihres Radausfluges oder ihrer Radtour gefragt. Hier wurde auch in touristische und weniger touristisch bzw. alltagsorientierte Motive unterschieden. Weiterhin konnten mehrere Gründe pro Person genannt werden, so dass in der Summe der Reisegründe Werte von über 100% verzeichnet werden. Der große Anteil „sonstiger“ Gründe ergibt sich aus der hohen Varianz an unterschiedlichen, begleitenden Gründen, eine Tagestour zu unternehmen, z.B. zu bestimmten Veranstaltungen oder Fahrt zu einer bestimmten Stelle am Radweg. Diese vielen unterschiedlichen Gründe sind in ihren Einzelaussagen nicht relevant für das Gesamtverständnis und wurden somit zu einem großen Block „sonstiges“ zusammengefasst.

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.

Mehrtagestouren mit einer Dauer von über drei Tagen erreichen einen Anteil von ca. 20%, kürzere Mehrtagestouren bis drei Tage Dauer erreichen einen Anteil von knapp unter 15%.

Abb. 45: Gründe für die Inanspruchnahme der Radwege



Quelle: ETI 2007

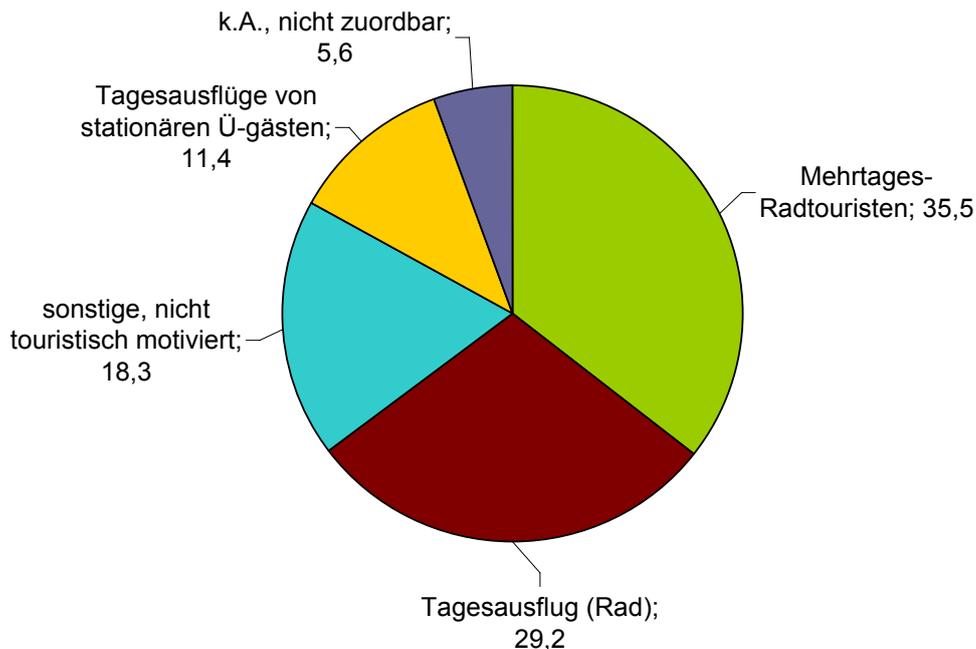
Fahrten zu Freizeitlokalitäten, die auch im Rahmen von Tages- oder Mehrtagesausflügen stattfinden, nehmen einen Anteil von ca. 10% ein. Etwas zurück fällt hier der sekundäre Ausflugsverkehr, also Tagesausflüge von Urlaubsorten aus, wobei diese Aufenthalte nicht primär Radurlaube waren.

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

Werden die befragten Radfahrer zu Nutzergruppen zusammengefasst, so ergibt sich etwas über ein Drittel Mehrtagestouristen, ca. 30% Tagesausflügler vom Wohnort,

ca. 11% Tagesausflügler von stationären Übernachtungsorten und rund 18% Radfahrer, die weniger aus primär touristischen Gründen unterwegs sind.

Abb. 46: Nutzergruppen



Quelle: ETI 2007

Rund 6% der Befragten ließen sich nicht eindeutig zuordnen.

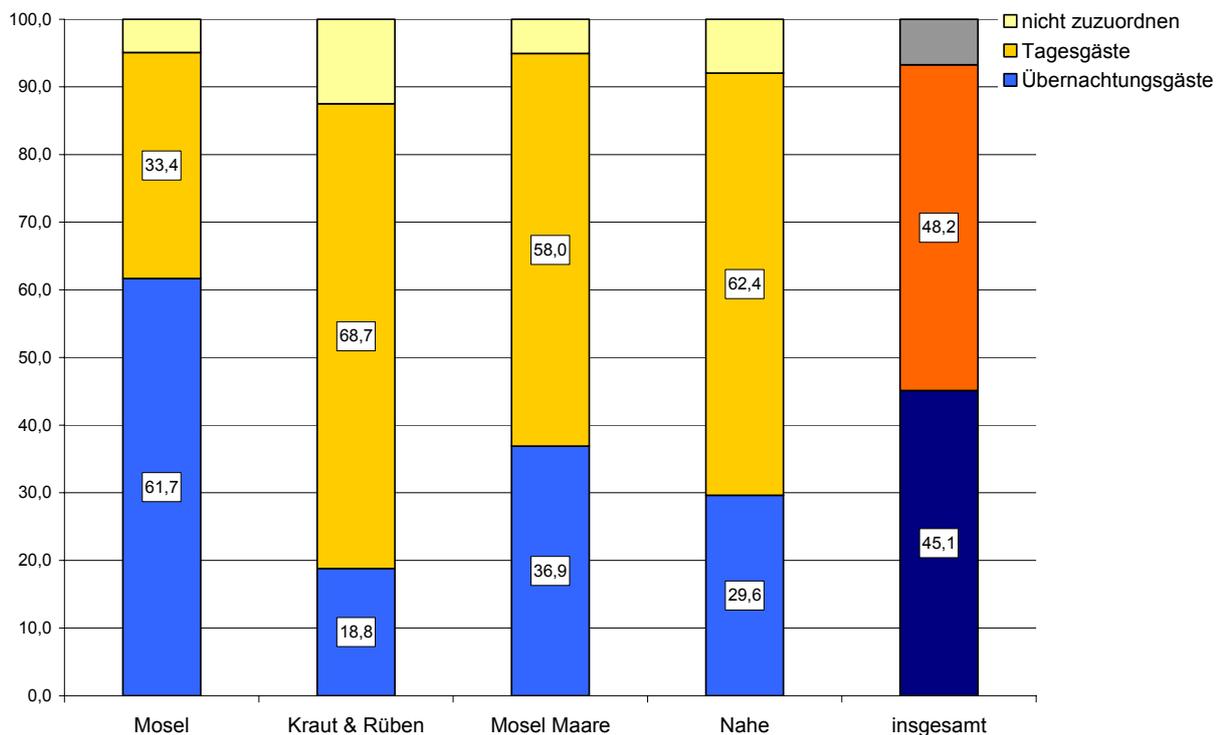
Werden die Radfahrer grob in Tages- und Übernachtungsgäste eingeteilt, zeigt sich insgesamt ein fast ausgeglichenes Verhältnis von ca. 45% zu 48% Übernachtungszu Tagesgästen. Dabei sind in den Übernachtungsgästen auch die Radfahrer enthalten, die Fahrten von einem stationären Übernachtungsort aus unternehmen und somit eher sternförmige Radtouren von einem Ausgangspunkt aus durchführen.

Differenziert nach den untersuchten Radwegen zeigen sich jedoch erhebliche Unterschiede in dem Verhältnis von Tages- zu Übernachtungsgästen: Vor allem der Mosel-Radweg kann deutlich mehr Übernachtungsgäste anziehen, als es die übrigen Radwege vermögen. Dies kann zum einen an der Länge dieser Route liegen, die mit 238 km deutlich länger als der Kraut & Rüben-Radweg ist, der mit 130 km die zweit-

längste Strecke darstellt. Darüber hinaus stellt die Moselregion auch ein bekanntes und eingeführtes Ziel für Kurzurlauber dar.

Der Mosel-Maare-Radweg erreicht fast 40% Übernachtungsgäste, dagegen kann der Kraut & Rüben-Radweg nur einen Anteil von weniger als 20% Übernachtungsgäste erzielen, rund 70% sind hier Tagesgäste (die Differenz zu 100% sind nicht zuzuordnende Gäste).

Abb. 47: Hauptnutzergruppen nach Radwegen



Quelle: ETI 2007

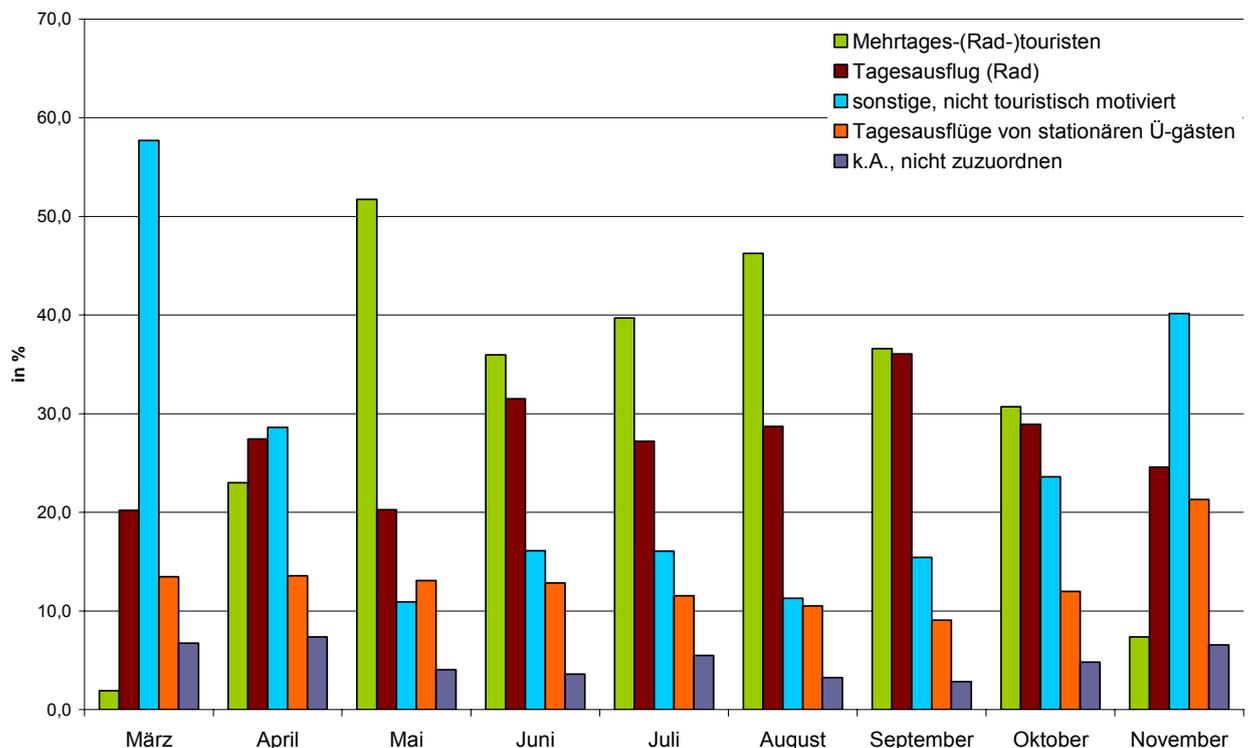
Die differenzierte Betrachtung der Radwegenutzer nach den einzelnen Befragungsmonaten zeigt die unterschiedliche Bedeutung dieser Gruppen für das radtouristische Aufkommen im Jahresverlauf.

Insgesamt zeigt sich, dass die Tagesausflüge von stationären Übernachtungsgästen über das gesamte Jahr einen relativ konstanten Anteil am Nutzeraufkommen haben. Dies scheint insgesamt eine recht stabile Nachfragergruppe zu sein, welche 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. 48: Nutzergruppen nach Monaten



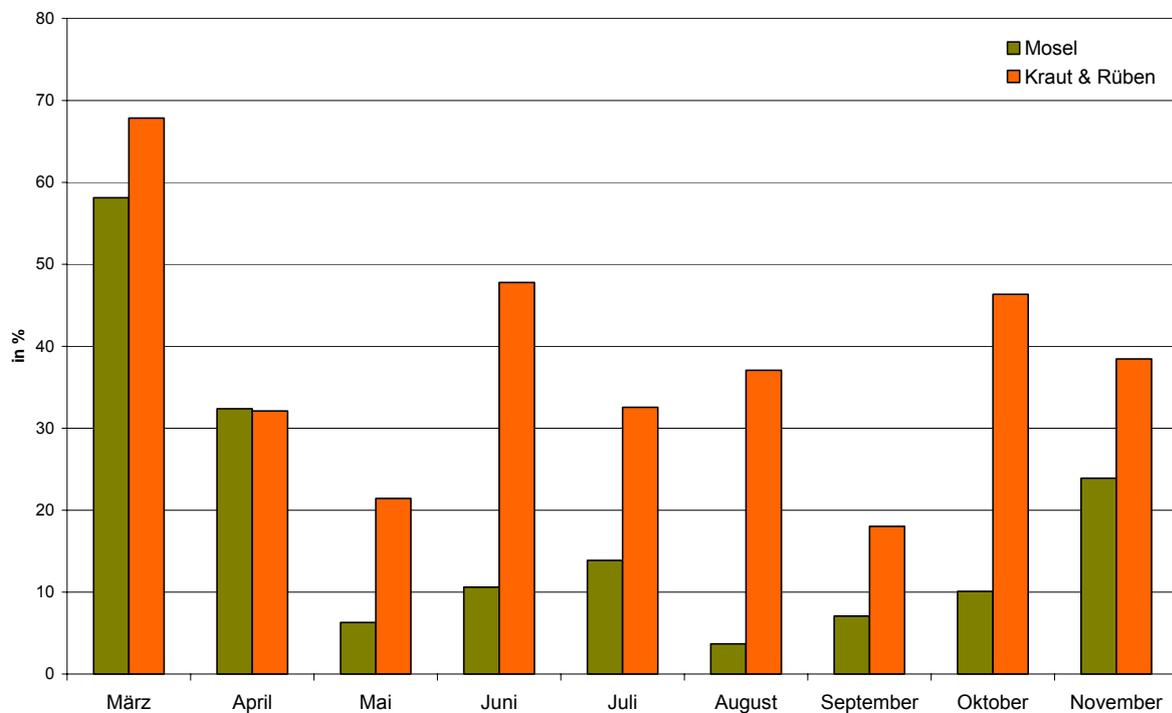
Quelle: ETI 2007

Dass die untersuchten Radwege stark unterschiedliche touristische Bedeutung haben, zeigt der Vergleich von Mosel-Radweg und Kraut & Rüben-Radweg:

Wird nur die Gruppe der nicht touristisch motivierten Radfahrer betrachtet, zeigen sich auf beiden Wegen deutlich unterschiedliche Anteile dieser Gruppe an den Nut-

zern insgesamt. Im Monat März liegt der Anteil dieser Gruppe bei beiden Radwegen noch auf einem ähnlich hohen Niveau. Aber mit Einsetzen der touristischen Inanspruchnahme sinkt dieser Anteil der nicht touristisch motivierten Nutzer auf dem Mosel-Radweg sehr stark ab, wogegen er auf dem Kraut & Rüben-Radweg relativ konstant bleibt. Dies deutet stark darauf hin, dass der Mosel-Radweg eine wesentlich stärkere Bedeutung für den Radtourismus aufweist, als es beim Kraut & Rüben-Radweg der Fall ist. Dieser Weg hat anscheinend eine wesentlich höhere Bedeutung auch für die lokale Bevölkerung, die ihn als Radverkehrsweg nutzt.

Abb. 49: Anteile nicht touristisch motivierter Nutzergruppen nach Monaten



Quelle: ETI 2007

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 Unterschieden kommt.

Tab. 13: Hochrechnung des Gesamtaufkommens nach Nutzergruppen

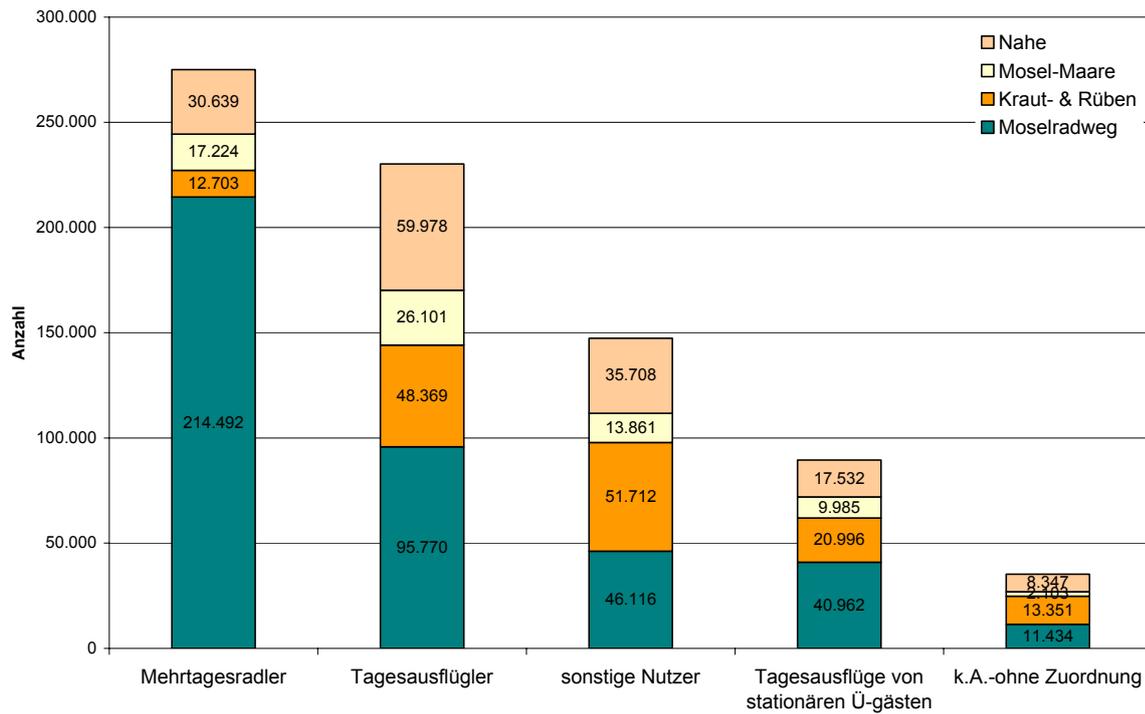
	Mehrtagesradler	Tagesausflügler	sonstige Nutzer	Tagesausflüge von stationären Ü-gästen	k.A.-ohne Zuordnung	Übernachtungsgäste	Tagesgäste	insgesamt
Januar	501	435	284	169	68	670	787	1.458
Februar	450	390	255	152	61	602	706	1.308
März	3.963	3.387	2.192	1.315	525	5.278	6.103	11.382
April	16.394	14.031	9.083	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 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 & Rüben-Radweg, der mit fast 50.000 tagestouristischen Radfahrern fast das Niveau des Nahe-Radweges erreichen kann.

Die angedeutete Bedeutung des Kraut & 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.

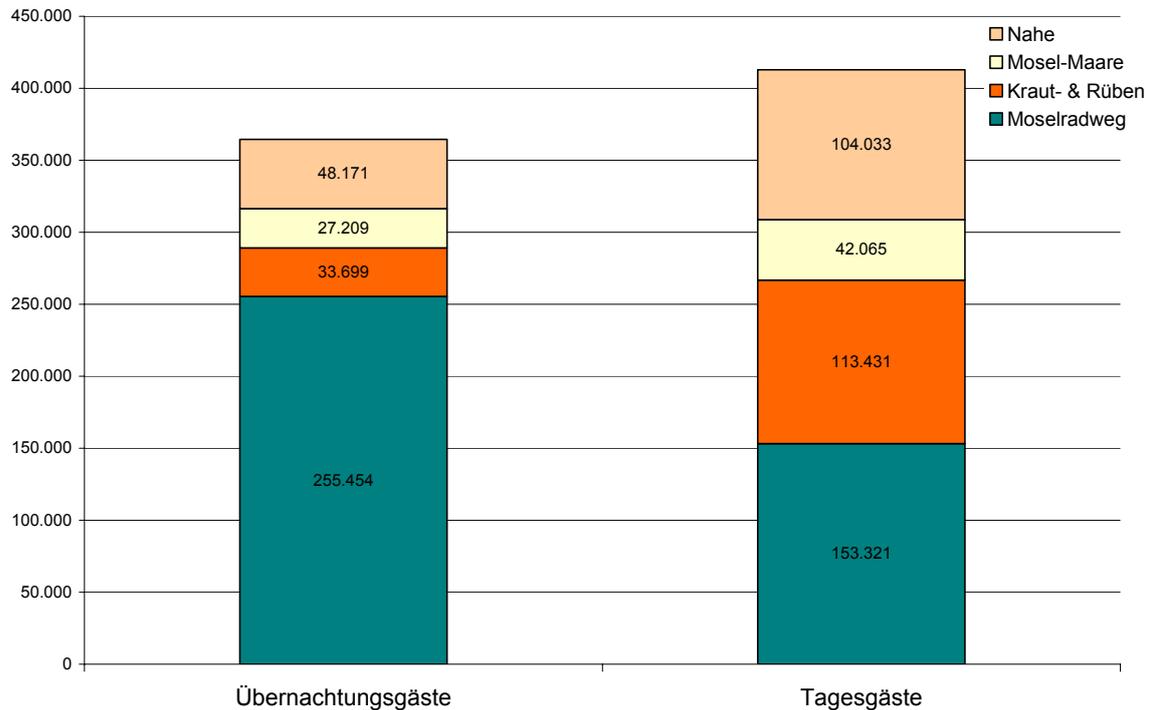
Abb. 50: Hochrechnung der Nutzergruppen nach Radwegen

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 skizziert auch noch einmal die Darstellung nach Tages- und Übernachtungsgästen im Bereich Radtourismus insgesamt. Die geringste Bedeutung für den Radtourismus insgesamt hat – zumindest in quantitativer Hinsicht, der Mosel-Maar-Radweg.

Abb. 51: 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 & 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 & Rüben-Radweg gegenüber.

Wird zwischen Tages- und Übernachtungsgästen differenziert, so verliert der Mosel-Radweg sogar stark an Bedeutung und liegt mit ca. 640 Tagesgästen auf dem letzten Platz; dagegen belegt der Nahe-Radweg mit ca. 870 Tagesgästen pro Kilometer Radweg nun den ersten Platz.

Tab. 14: Nutzergruppen pro Kilometer Radweg

	Mosel- radweg	Kraut& Rüben	Maare- Mosel	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 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. Im Bereich des Tagestourismus erweist sich der Mosel-Radweg sogar als deutlich weniger frequentiert als es bei den übrigen untersuchten Radwegen der Fall ist.

2.3 Reiseverhalten der Radreisenden: Reisedauer und Entfernung

Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse der Befragung von Radfahrern sind wesentliche Berechnungsgrundlagen für die im vorherigen Kapitel dargestellte Hochrechnung des Volumens des Radverkehrs auf den vier untersuchten Radwegen. Der Übersichtlichkeit halber sollen die Daten aber im Folgenden separat dargestellt werden.

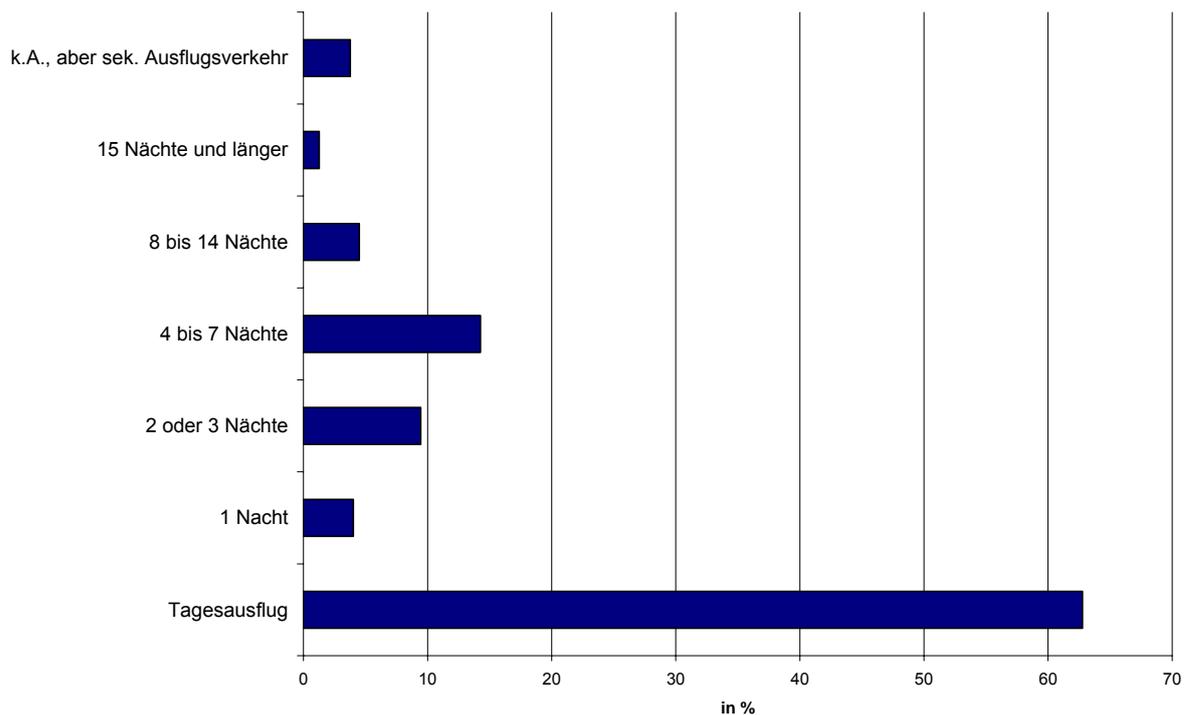
Reisedauer

Die Dauer der einzelnen Radreisen wurde im Rahmen der Befragung ermittelt. Hier wurden Start- und Endzeitpunkt der Reise insgesamt erfragt sowie Start- und Endzeitpunkt der am Befragungstag durchgeführten Radtour. Hierdurch ließen sich die Personen identifizieren, welche sternförmige Radtouren von einem stationären Aufenthaltsort aus unternommen haben. Diese Personen haben am Befragungstag in der Regel einen Tagesausflug mit dem Rad unternommen, der eigentliche Aufenthalt in Rheinland-Pfalz dauerte allerdings länger als einen Tag.

Die zurückgelegte Entfernung wurde über den erfragten Start- und Zielpunkt der Radreise bzw. des Tagesausfluges berechnet. Die angegebenen Strecken wurden im Rahmen der Auswertung vollständig auf Karten nachvollzogen und die Entfernungen nachträglich berechnet. Hierdurch ließen sich Schätzfehler durch die Befragten vermeiden. 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 durchaus realistische Werte.

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

Abb. 52: Dauer der erfassten Radreisen und -ausflüge



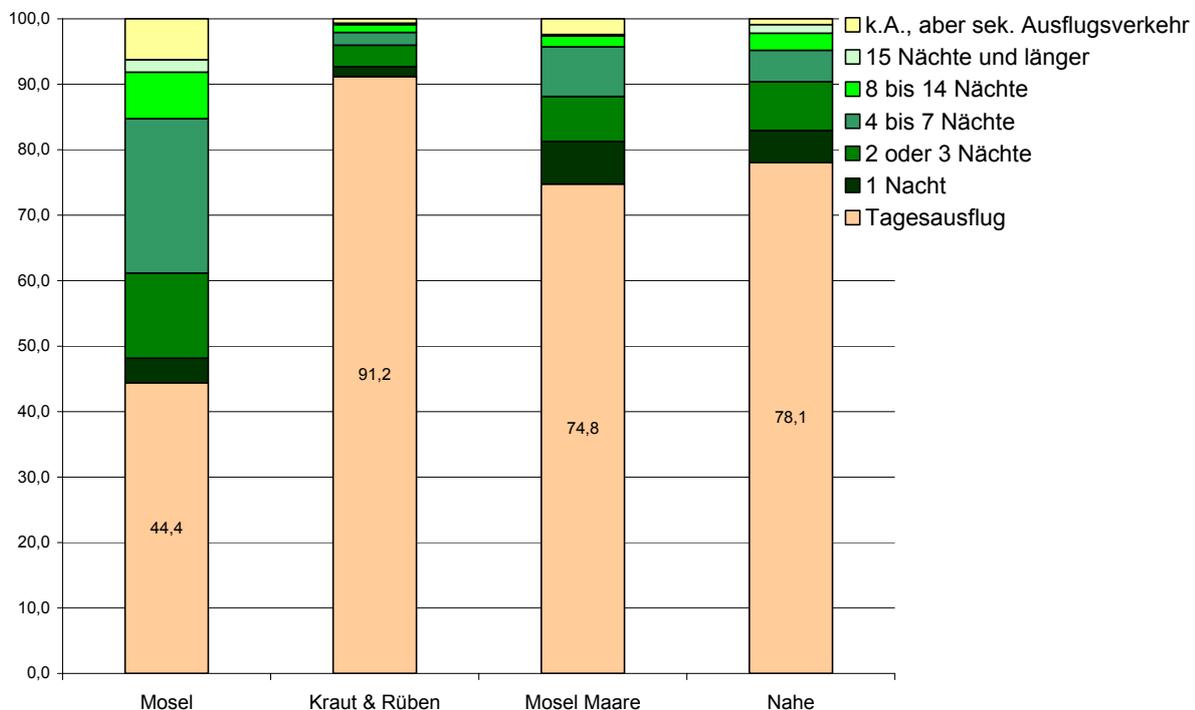
Quelle: ETI 2007

Im Durchschnitt dauert somit eine Radtour an den untersuchten Radwegen insgesamt ca. 2,1 Nächte – hierin sind auch Tagesausflüge enthalten. Werden die Ta-

gesausflüge aus der Betrachtung ausgeschlossen, verlängert sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf 5,0 Nächte.

Deutliche Unterschiede lassen sich bezüglich der Reisedauer bei den untersuchten Radwegen feststellen: Auf dem Mosel-Radweg können die Tagesgäste nur einen Anteil von ca. 44% erzielen, dagegen steigt dieser Anteil auf dem Kraut & Rüben-Radweg auf über 90% an. Bei den mehrtägigen Fahrten erreichen die Reisen zwischen vier und sieben Nächten einen Anteil von ca. 24% (Mosel), beim Mosel-Maare-Radweg von ca. 8% und beim Kraut & Rüben-Radweg nur noch ca. 2%.

Abb. 53: Dauer der erfassten Radreisen und –ausflüge nach Radwegen



Quelle: ETI 2007

Diese unterschiedliche Bedeutung für den übernachtenden Tourismus zeigen auch die Durchschnittswerte der untersuchten Radwege: Insgesamt ergibt sich ein Wert für die Aufenthaltsdauer von ca. 2,1 Nächten. Der Mosel-Radweg kann dagegen einen Wert von ca. 3,2 Nächten erzielen, der Kraut & Rüben-Radweg dagegen nur von ca. 0,6 Nächten.

Werden nur die Reisen mit Übernachtungen betrachtet, steigt der Durchschnittswert insgesamt auf ca. 5,0 Tage an, der Mosel-Radweg erreicht ca. 5,4 Tage, die übrigen

Wege um die vier Nächte. Es kommt somit zu einer Angleichung der Werte, die zum Teil auch die unterschiedlichen Wegelängen widerspiegeln.

Tab. 15: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer

Reisedauer in Nächten		insgesamt	Mosel	Kraut und Rüben	Mosel Maare	Nahe
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

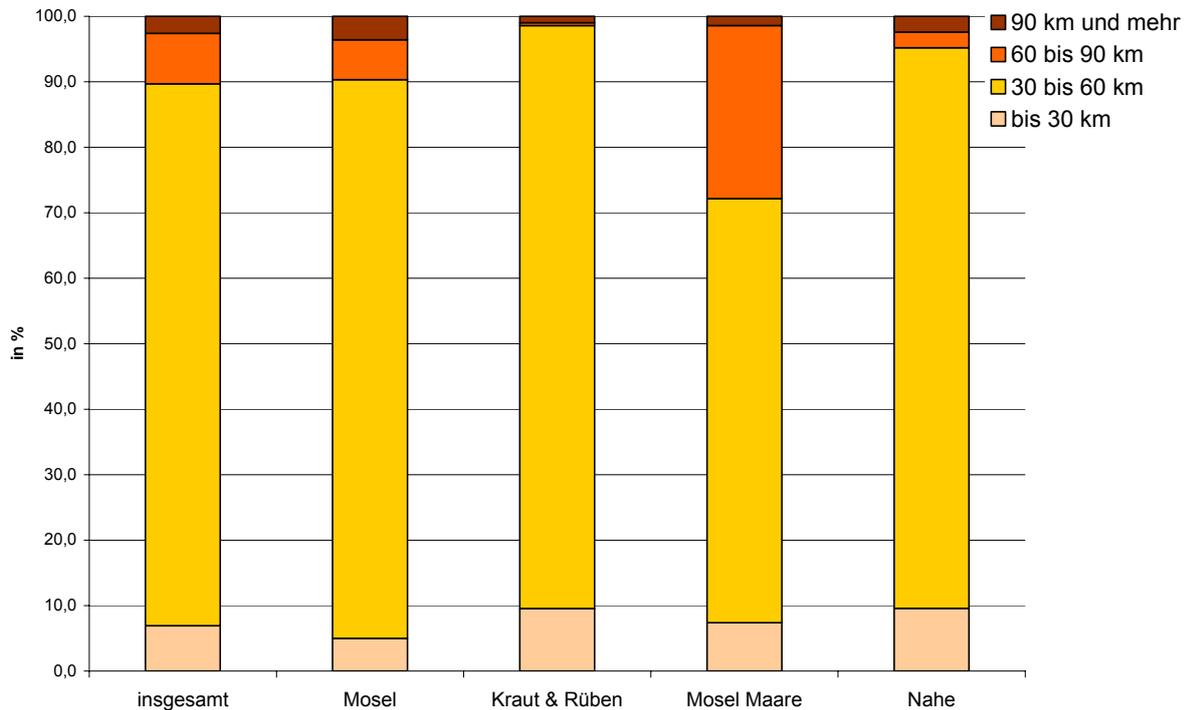
Quelle: ETI 2007

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

Entfernung

Die überwiegende Mehrheit der durchgeführten Radausflüge bzw. Tagesetappen erreicht einen Entfernungsbereich zwischen 30 und 60 Kilometer. 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 scheint damit in Verbindung zu stehen, dass die Nutzer dieses Weges ihre Fahrt auf den Mosel-Radweg verlängern, in den der Maare-Mosel-Radweg mündet.

Abb. 54: Entfernung der erfassten Radausflüge und Tagesetappen nach Radwegen



Quelle: ETI 2007

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

Werden die zurückgelegten Entfernungen insgesamt betrachtet, 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 niedrigeren Niveau.

Tab. 16: Fahrleistung der Befragten

		insgesamt	Mosel	Kraut und Rüben	Mosel Maare	Nahe
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

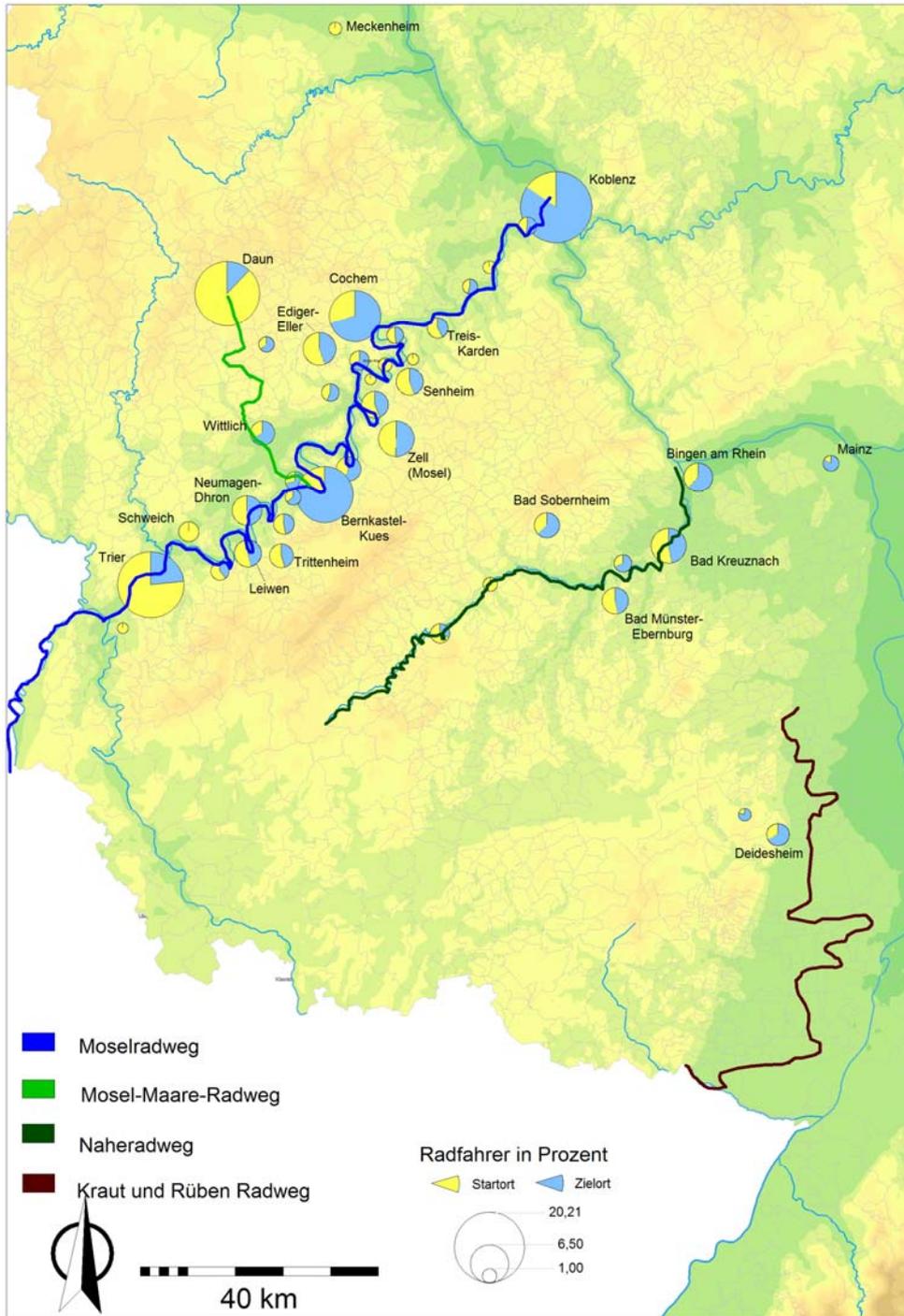
Über die Informationen bezüglich Start- und Zielort der gesamten Radreise bzw. Etappenstart und -ziel bei Tagesausflüglern und Radreisenden (Tagesetappe) lassen sich auch gewisse Verhaltensmuster erkennen, welche von den Radtouristen bezüglich der Routengestaltung häufig vorkommen.

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

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. Die Reisen werden dann seltener bis Wittlich, aber häufiger bis Neumagen-Drohn oder Bernkastel-Kues durchgeführt. Hier wird die Reise dann auf dem Mosel-Radweg weitergeführt.

Auf Grund der Vielzahl von genannten Start- und Zielorten wurden in der Abb. 55 nur die Orte mit einem Anteil von mindestens 0,5% aufgenommen. Gleiches gilt für die Karte der Etappenstart- und -zielorte.

Abb. 55: Start- und Zielorte der Radreisenden (Mehrtagesfahrten)



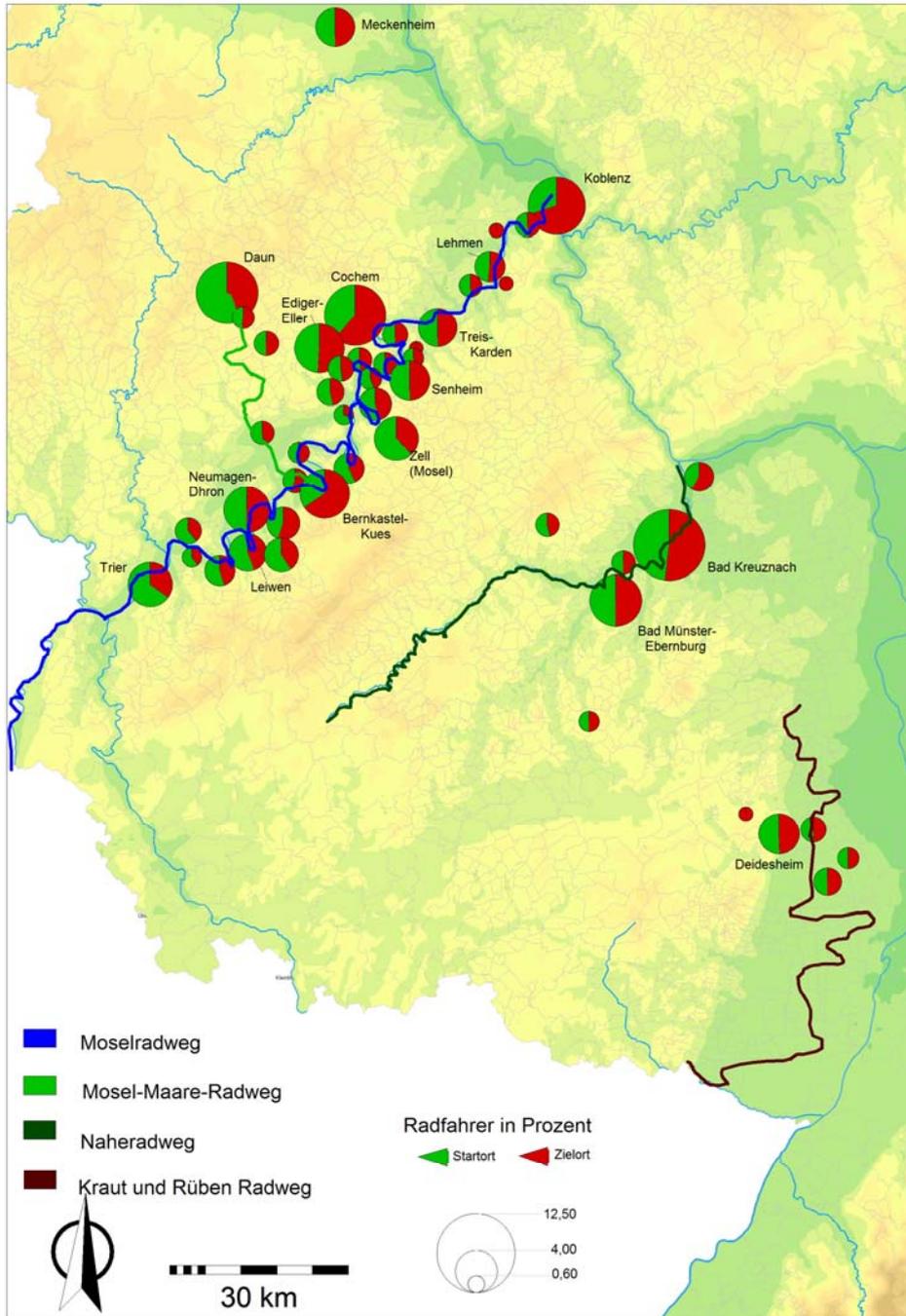
Quelle: ETI 2007

Hinsichtlich der Start- und Zielorte der Tagesetappen zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch lassen sich bevorzugte Startorte und bevorzugte Zielorte feststellen. Vor allem beim Maare-Mosel-Radweg zeigen sich identische Orte, da auf Grund der kurzen

Gesamtstrecke Mehrtagesfahrten auf diesem Weg nicht möglich sind. Hier werden dann Kombinationen mit anderen Radwegen, i.d.R. mit dem Mosel-Radweg, genutzt.

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.

Abb. 56: Start- und Zielorte Tagesetappen (Radreisende und Tagesausflügler)



Quelle: ETI 2007

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 Rübenradweg dagegen zeigt keine präferierten Start- und Zielorte. Dies spricht wieder für seine Bedeutung als Freizeitinfrastruktur für die lokale und regionale Bevölkerung, die von zahlreichen Wohnorten aus den Weg befährt.

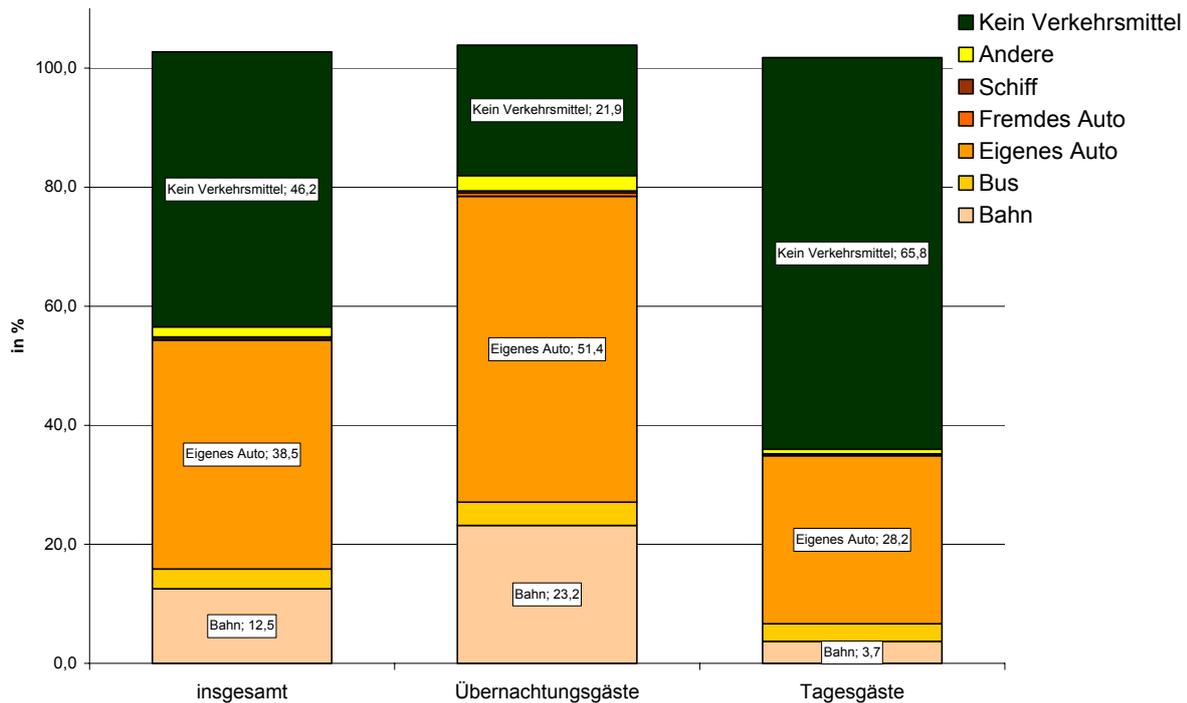
2.4 Reiseverhalten der Radreisenden: Verkehrsmittel für An- und Abreise und Reisegruppengröße

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: Wichtigstes Verkehrsmittel für die Anreise zu den eigentlichen Radtouren ist das Fahrrad selber, was natürlich auch am hohen Anteil Tagesausflügler 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 ergibt sich schon eine deutliche Verschiebung der Gewichte 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. 57: Verkehrsmittelnutzung - Anreise

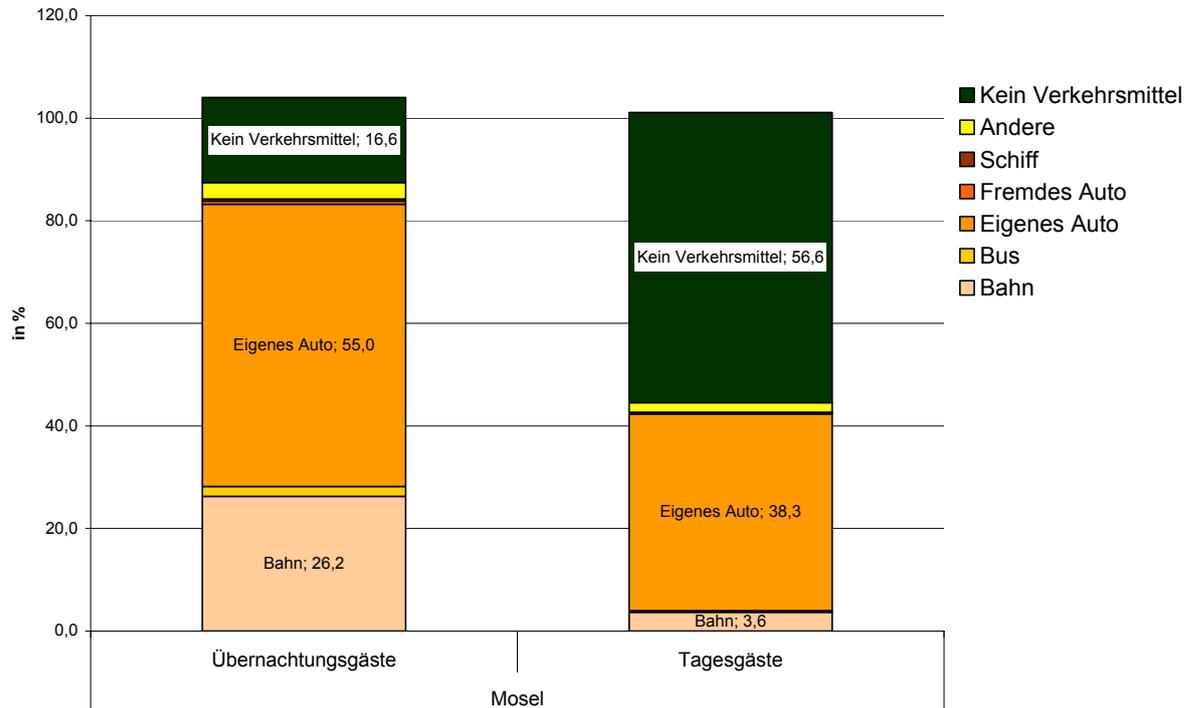
Quelle: ETI 2007

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

Vor allem beim Mosel-Radweg spielt die Bahn als Verkehrsmittel für die Anreise eine wichtige Rolle: 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.

Abb. 58: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Mosel

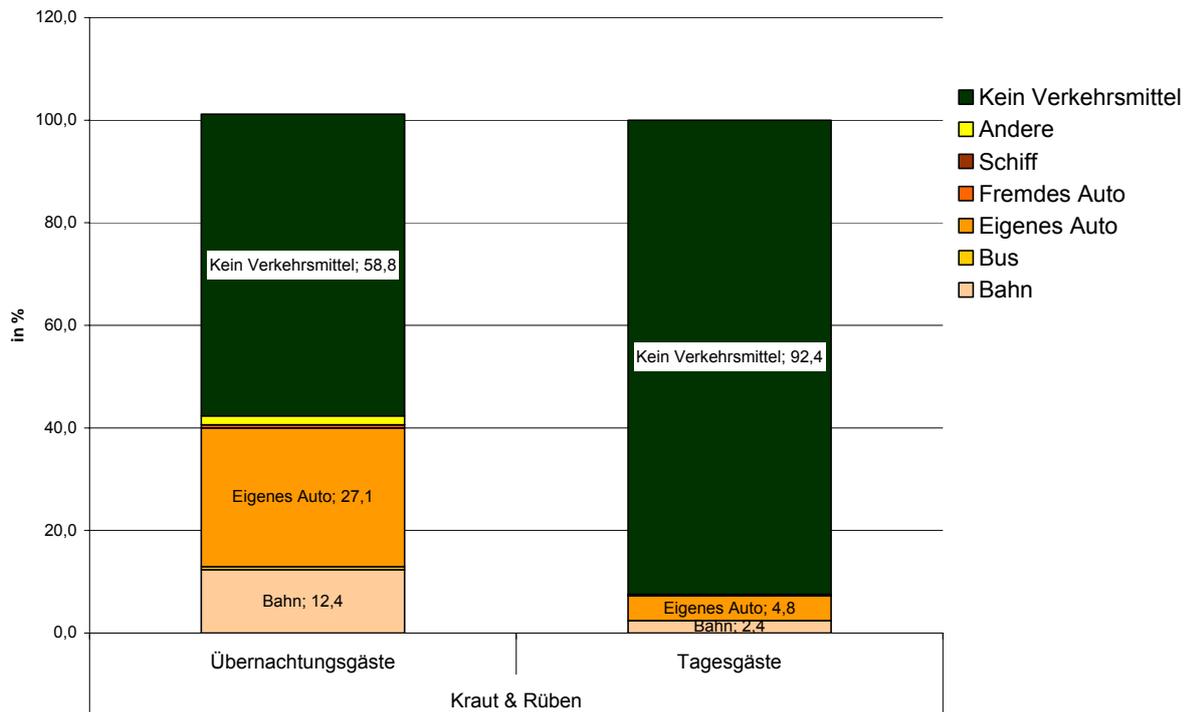


Quelle: ETI 2007

Im Gegensatz zum Mosel-Radweg wird beim Kraut & Rüben-Radweg die Anreise überwiegend mit dem eigenen Rad durchgeführt. 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 & Rüben-Radweg stark dafür, dass dieser Weg einen Großteil seiner Gäste aus der lokalen oder regionalen Bevölkerung bezieht.

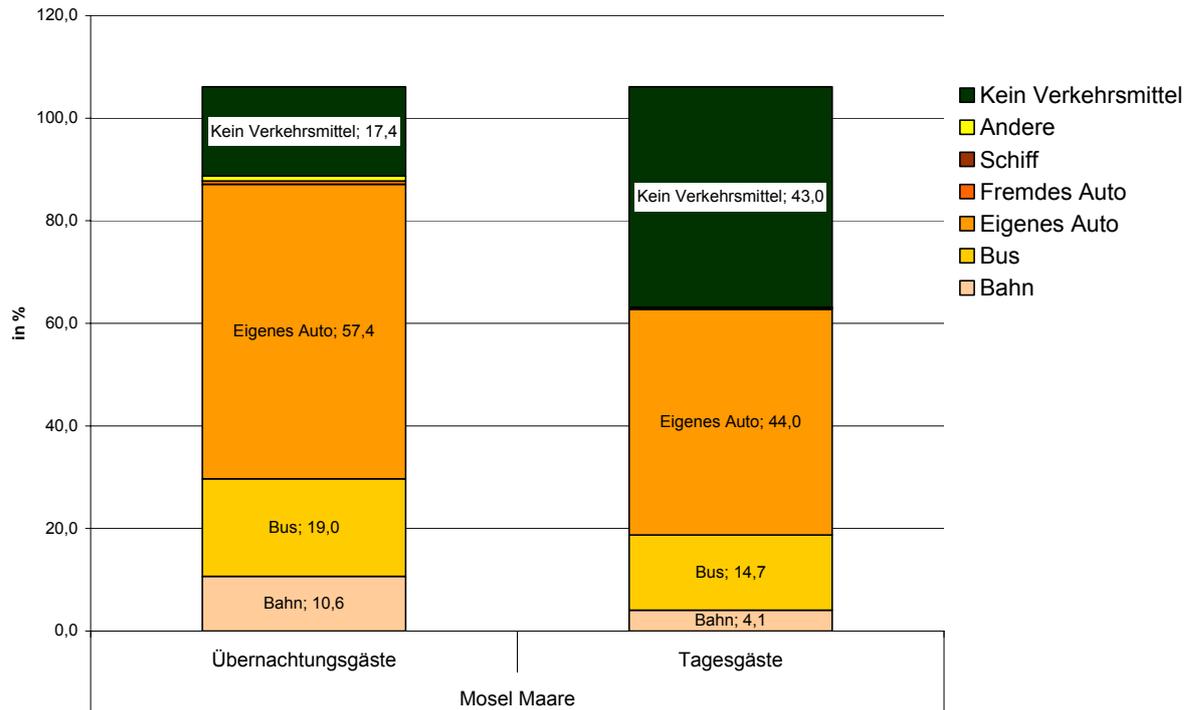
Abb. 59: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Kraut und Rügen

Quelle: ETI 2007

Der Maare-Mosel-Radweg dagegen zeigt eine gänzlich andere Verteilung der Verkehrsmittel für die Anreise. 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.

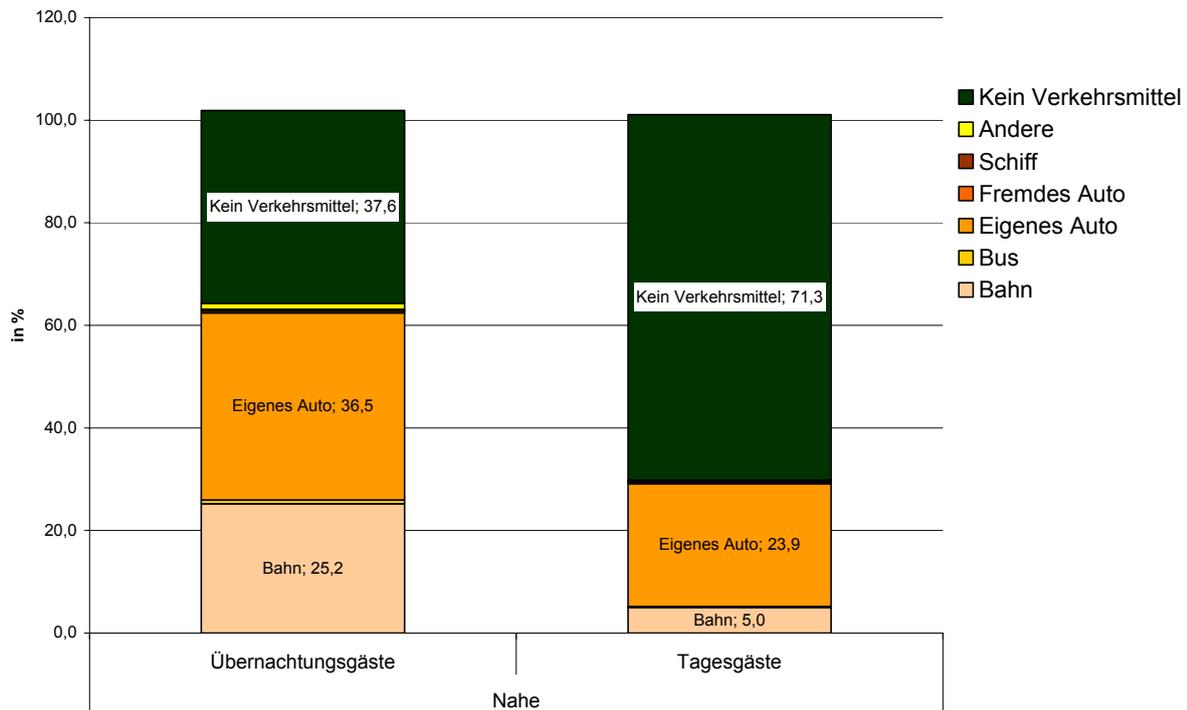
Werden die Tagesgäste betrachtet, kommt es zu einer leichten Verschiebung in der Verkehrsmittelnutzung: Das Fahrrad gewinnt deutlich an Bedeutung, kann aber nicht die überragende Bedeutung erzielen wie am Kraut & Rügen-Radweg: Nur 43% der Tagesgäste bestreiten auch die Anreise mit dem eigenen Fahrrad.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

Abb. 60: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Maare-Mosel-Radweg



Quelle: ETI 2007

Der Nahe-Radweg zeigt von der Struktur her eine ähnliche Verteilung der Anreiseverkehrsmittel wie der Mosel-Radweg: 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. 61: Verkehrsmittelnutzung – Anreise; Nahe

Quelle: ETI 2007

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 & 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%).

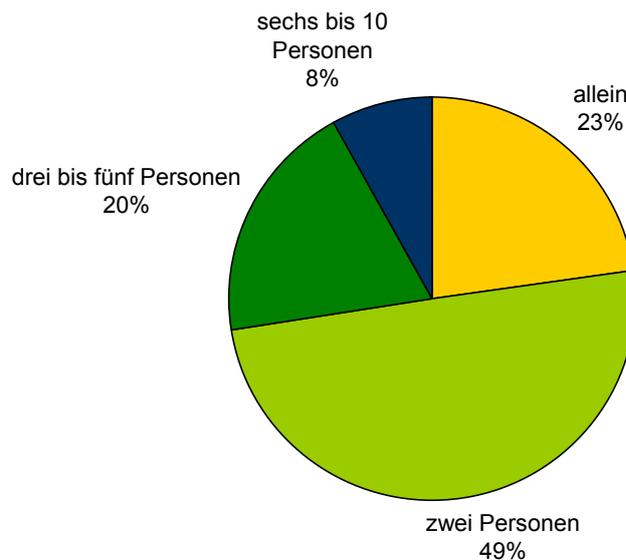
Die Rückreise wird in der Regel mit dem gleichen Verkehrsmittel unternommen, mit dem auch die Anreise durchgeführt wurde. Ausnahme hier ist der Maare-Mosel-Radweg: Hier wird bei ca. 17% der Radtouren der Bus für die Anreise genutzt, aber nur noch bei 10% der Rückreisen. Die Differenz hinsichtlich der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

Am häufigsten werden die Radtouren zu zweit durchgeführt. Fast jede zweite Radtour (48,9%) wird von zwei Personen durchgeführt. Alleinreisende und Gruppen zwischen drei bis fünf Personen halten sich vom Aufkommen her ungefähr die Waage (22,4% vs. 19,5%). Größere Gruppen sind mit einem Anteil von knapp 8% deutlich seltener anzutreffen.

Abb. 62: Reisegruppengröße



Quelle: ETI 2007

Werden die einzelnen Radwege betrachtet, ergeben sich hinsichtlich der durchschnittlichen Reisegruppengrößen nur leichte Unterschiede.

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 & 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: 41%, Maare-Mosel: 40%, Nahe: 46%).

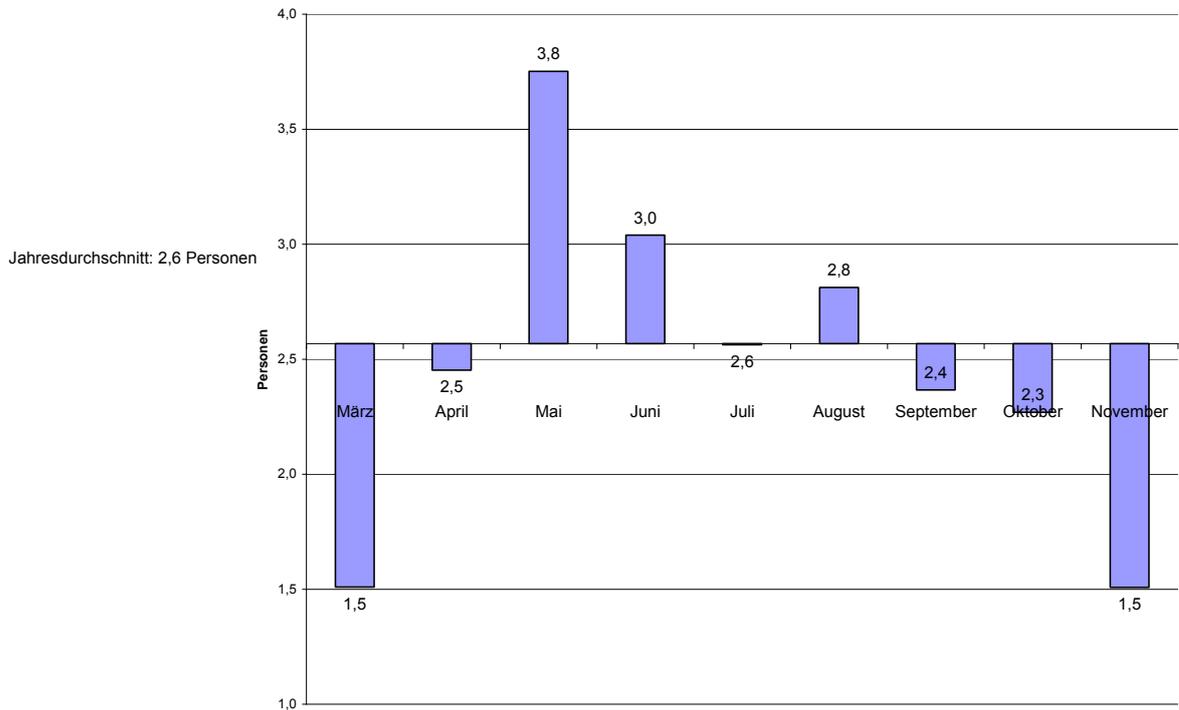
Tab. 17: Durchschnittliche Reisegruppengröße

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

Quelle: ETI 2007

Eine deutliche Abhängigkeit zeigt sich auch hinsichtlich Reisegruppengröße und Jahreszeit. Die kleinsten Gruppengröße 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. 63: Durchschnittliche Reisegruppengröße nach Monaten
 Schnittpunkte der x-Achse = Mittelwert über das gesamte Jahr



Quelle: ETI 2007

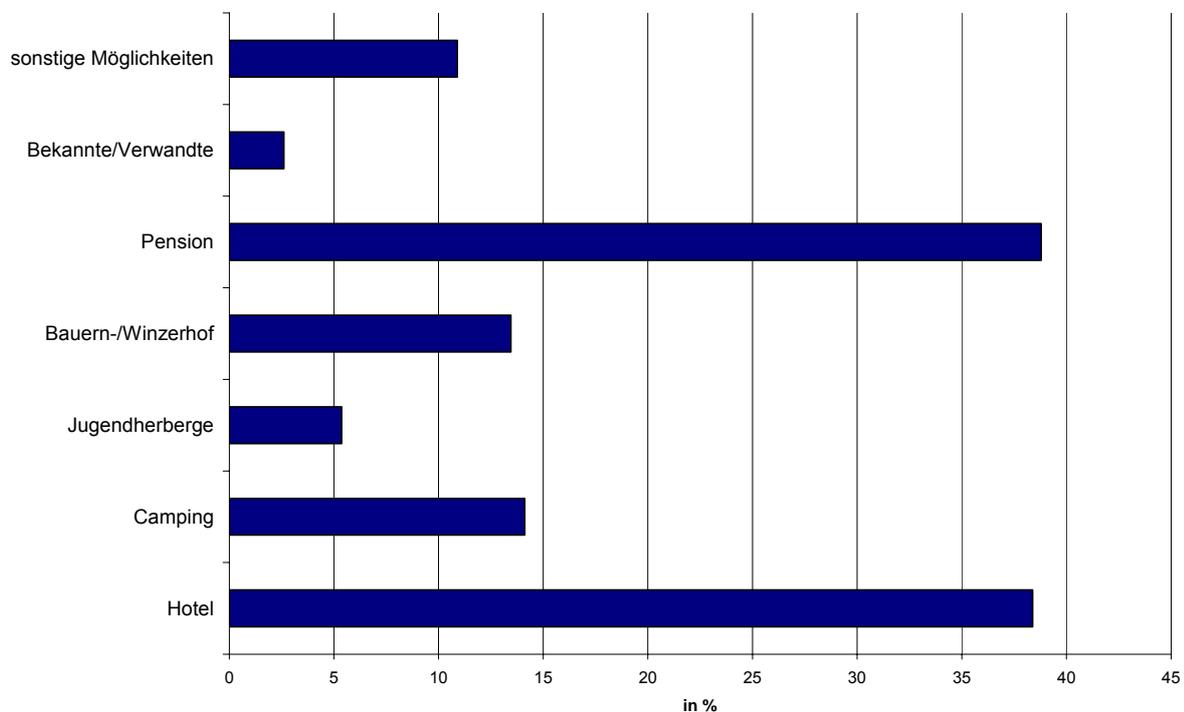
2.5 Unterkunftswahl und -buchung

Im Rahmen der vorliegenden Befragung wurden auch die Unterkünfte der Radfahrer erhoben. Im Vergleich zu anderen Tourismusarten ist vor allem bei den Radfahrern eine größere Variabilität hinsichtlich der Unterkunftswahl zu beobachten. Dies hängt natürlich damit zusammen, dass die Radfahrer gerade bei streckenorientierten Radtouren auf die Unterkünfte zurückgreifen müssen, welche gerade am jeweiligen Etappen- oder Zielort verfügbar sind. Dies Problem wird umso schärfer, 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.

Die am häufigsten genutzten Unterkunftsarten konzentrieren sich auf zwei Betriebsarten: die Pensionen und Hotels – beide Unterkunftsarten können Anteile von knapp unter 40% erzielen und liegen damit hinsichtlich der Nutzung deutlich vor den ande-

ren Möglichkeiten. Häufig in Anspruch genommen werden auch noch Möglichkeiten auf Campingplätzen oder im Bereich der Bauern- und Winzerhöfe. Jugendherbergen spielen dagegen nur eine geringe Wahl für die Unterkunftswahl. Dies hängt natürlich auch mit der Verteilung der Herbergen zusammen, die ja nicht in jedem Ort vertreten sein können. 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. 64: Unterkunftswahl der Radreisenden



Quelle: ETI 2007

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. Auf längeren Radreisen ist zum Teil die Varianz verschiedener, gewählter Unterkunftsformen auch größer.

Insgesamt stellen bei allen Radwegen Hotels und Pensionen die wichtigsten Unterkunftsformen dar, allerdings mit unterschiedlichen Schwerpunkten: Vor allem im

Bereich des Kraut & Rüben-Radweges sinkt die Nutzung der Hotels im Vergleich zu den übrigen Wegen stark ab.

Der Mosel-Radweg und der Kraut & 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 können dagegen bei allen untersuchten Radwegen nur eine geringe Rolle spielen.

Tab. 18: Genutzte Unterkunftsmöglichkeiten nach Radwegen

	insgesamt	Mosel	Kraut und Rüben	Mosel Maare	Nahe
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, wie weiter vorne dargestellt. In Rheinland-Pfalz sind zur Zeit etwas mehr als 500 Betriebe mit dem Logo des Bett&Bike-Projektes ausgezeichnet worden und zeichnen sich somit durch bestimmte Serviceangebote und Dienstleistungen für Radfahrer aus.

Insgesamt liegt die Quote der Bett&Bike-Betriebe an den genutzten Unterkunftsmöglichkeiten auf einem eher niedrigen Niveau. 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 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 Pensio-

nen 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. 19: Anteil Bett&Bike-Betriebe an den Unterkunftsmöglichkeiten

	insgesamt	Mosel	Kraut und Rüben	Mosel Maare	Nahe
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

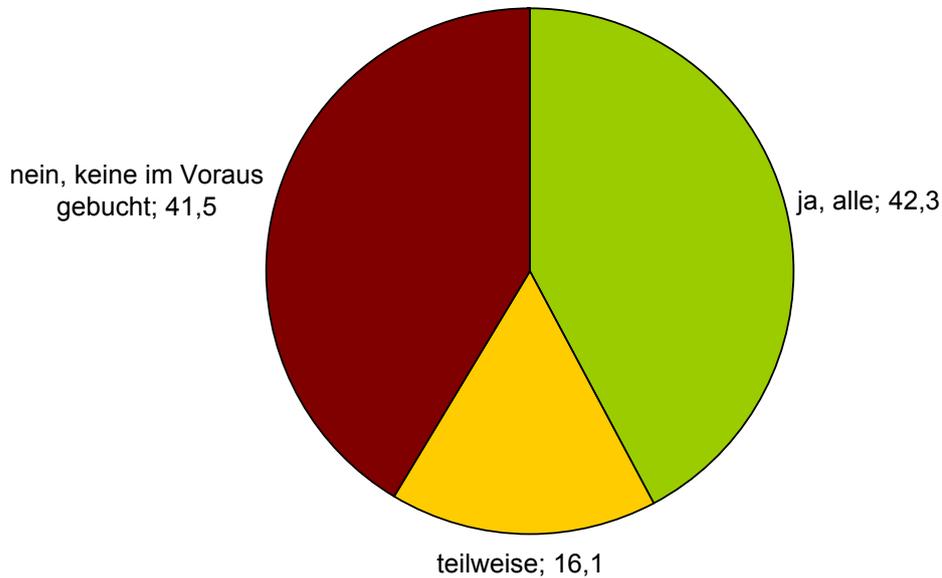
Stärkere Abweichungen von dieser Verteilung lassen sich nur am Kraut & Rüben-Radweg sowie am Nahe-Radweg feststellen: Hier liegt der Anteil bei den Hotels, den Jugendherbergen und Bauern- und Winzerhöfen (Kraut & Rüben-Radweg) sowie bei den Jugendherbergen und Pensionen (Nahe-Radweg) auf einem deutlich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

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

Hinsichtlich der Organisationsform der Radreisen wurde im Rahmen der Befragung zumindest auf das Buchungs- und Reservierungsverhalten hinsichtlich der gewählten Unterkunftsform eingegangen. Hierbei wurde unterschieden zwischen Personen, welche alle benötigten Unterkünfte im Vorfeld der Reise reserviert hatten, denjenigen, die dies zumindest teilweise getan haben und denjenigen, welche ohne Vorbuchung der Unterkunft die Reise angetreten haben.

Mit jeweils etwas über 40% halten sich diejenigen, die alle Unterkünfte vorgebucht haben, und diejenigen, welche ohne Vorbuchung die Reise angetreten haben, ungefähr die Waage. Dagegen sind Personen, die zumindest teilweise Unterkünfte vorgebucht haben, deutlich in der Minderheit.

Abb. 65: Vorbuchung der Unterkünfte



Quelle: ETI 2007

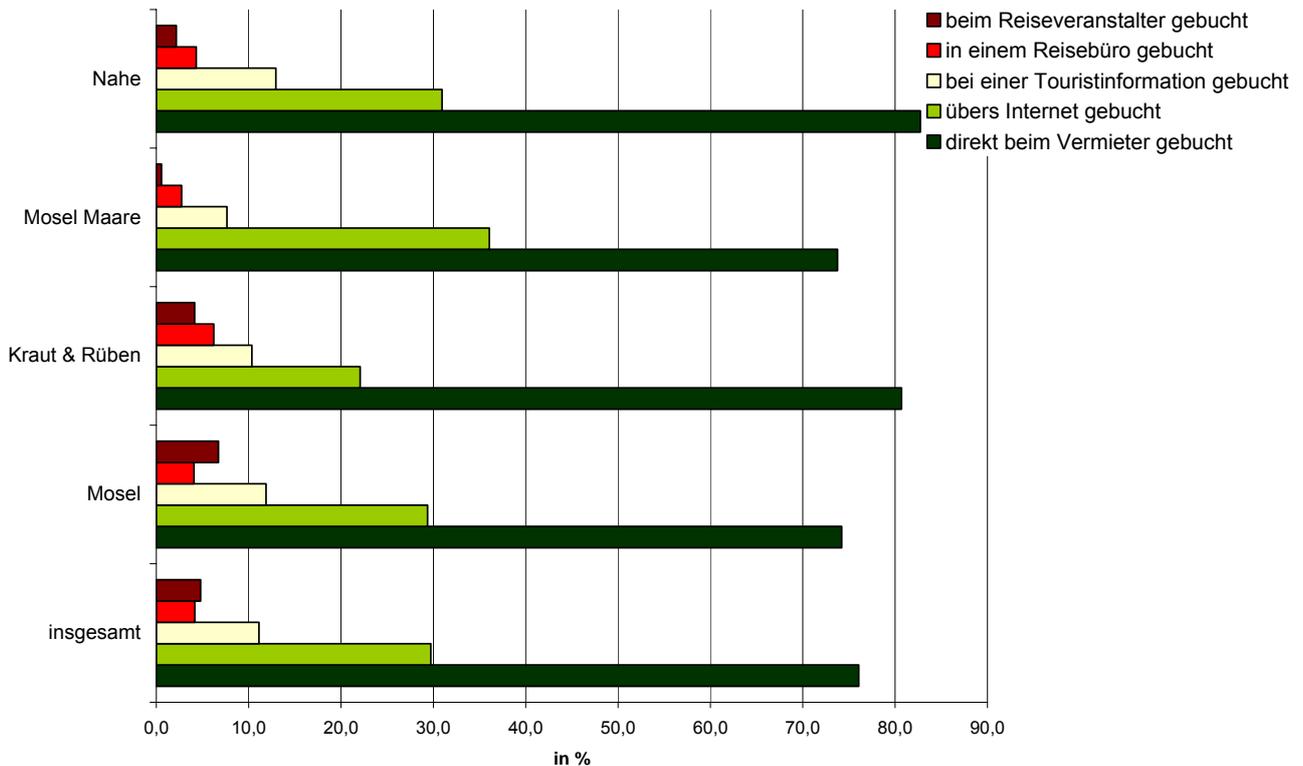
Wenn Radreisen angetreten werden, wird somit eher alles oder nichts im Vorfeld reserviert. Mischformen sind diesbezüglich eher selten.

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 & 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. Ebenfalls große Bedeutung für die Organisation der Radreisen hat das Internet: Bei fast einem Drittel der Reisen werden die Unterkünfte auch über das Internet gebucht. Die Touristinformationen

spielen mit etwas über 10% diesbezüglich nur eine eingeschränkte Rolle, Reisebüros und Reiseveranstalter dagegen können für die Organisation der Unterkünfte im Rahmen der untersuchten Radreisen keine wesentliche Bedeutung erlangen.

Abb. 66: Vorbuchung der Unterkünfte



Quelle: ETI 2007

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

3 Ansprüche an das Produkt „Radtourismus“

Im vorherigen Teil wurden vor allem die quantitativen Daten zum Radverkehr auf den vier untersuchten Radwegen dargestellt sowie wichtige Gesichtspunkte des Reiseverhaltens vor Ort.

Nachfolgend soll stärker auf marketingrelevante Gesichtspunkte eingegangen werden. Hierunter sind vor allem Daten zu verstehen, welche Hinweise auf die Ausgestaltung des Produkts Radtourismus geben sowie auf Möglichkeiten im Rahmen des Marketings.

3.1 Informationsverhalten und Relevanz von Informationen

Die konkret durchgeführten Radreisen und –ausflüge wurden von den Befragten in irgendeiner Weise vorbereitet und es wurden bestimmte Informationsmedien und –möglichkeiten genutzt.

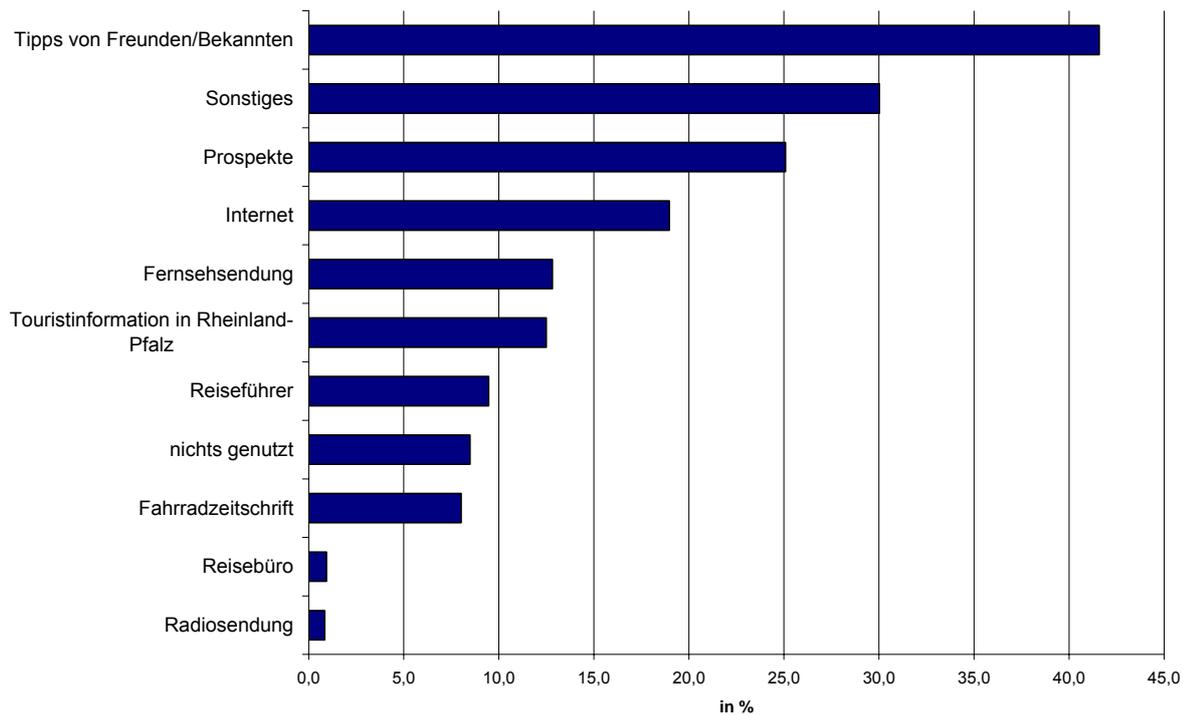
Die wichtigste Informationsmöglichkeit stellt auch im Radtourismus, wie im Deutschlandtourismus allgemein auch, das persönliche Umfeld dar. Tipps von Bekannten oder Verwandten wurden in über 40% der untersuchten Radreisen als wichtige Informationsmöglichkeit angegeben.

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 befragter Radreisender von fast 54 Jahren.

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

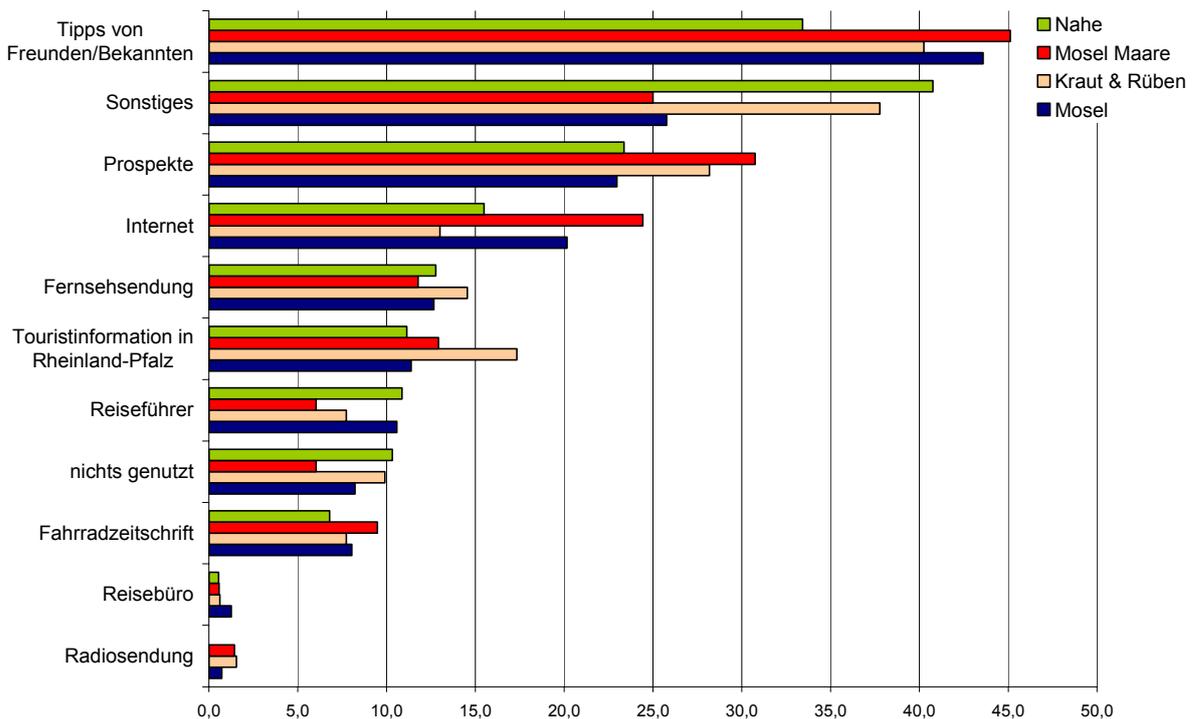
Abb. 67: Genutzte Informationsmöglichkeiten

Quelle: ETI 2007

Werden die genutzten Informationsmöglichkeiten nach den einzelnen Radwegen differenziert, 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 & Rüben-Radweg, für dessen Nutzer die Informationsmöglichkeiten in den Touristinformationen wichtiger waren als die Informationen aus dem Internet.

Abb. 68: Genutzte Informationsmöglichkeiten nach Radwegen



Quelle: ETI 2007

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 bzw. das verfügbare Angebot von verschiedenen Informationsmedien. Im Rahmen der Erhebung wurden die Gäste nach der Wichtigkeit von verschiedenen Informationen über den Radweg gefragt. Hieraus lassen sich wesentliche Erkenntnisse für die 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-

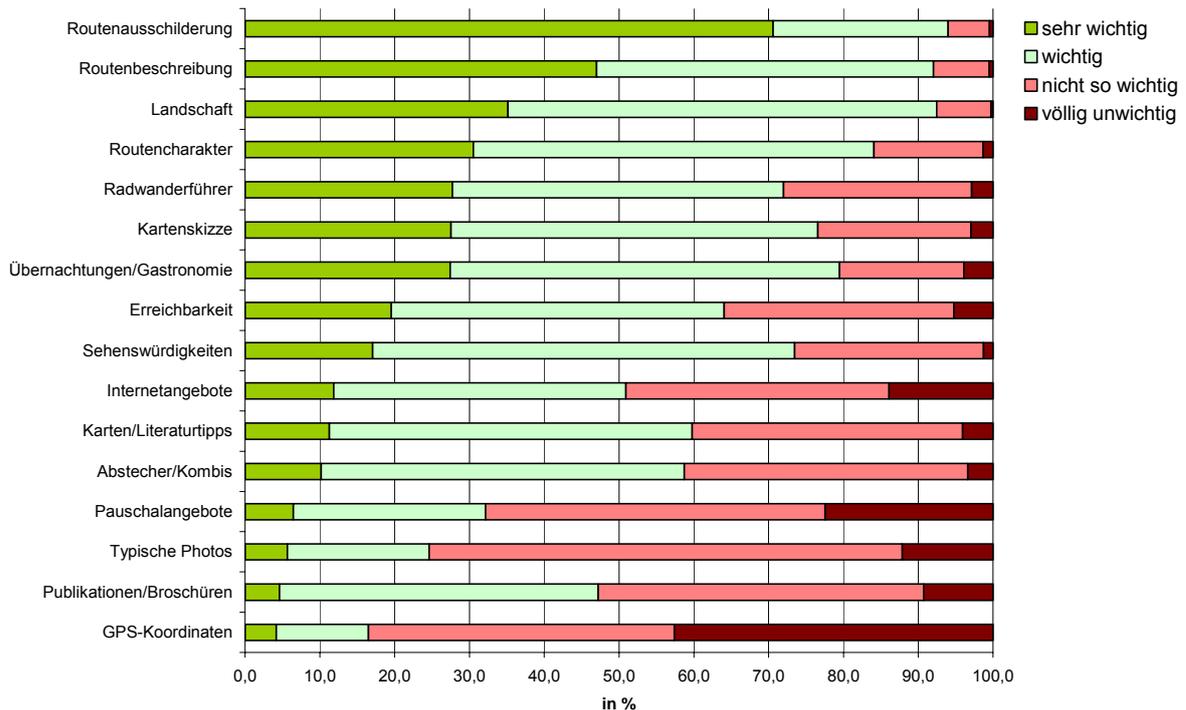
gend in den Informationsmedien genannt werden bzw. müssen am Radweg vor Ort installiert sein:

- 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 eher technischer Natur sind und die Durchführung der Radreise erleichtern, an erster Stelle hinsichtlich der empfundenen Wichtigkeit. Zusätzliche Informationen über weitere Angebote am Radweg oder weiterführende Literatur sind eher von nachgeordneter 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 Wegführung nicht unbedingt Navigationssysteme notwendig sind. Im Bereich von anderen radtouristischen Angeboten, etwas Mountain-Bike-Routen oder weniger gut beschilderter Routen können solche Informationen sicherlich höhere Bedeutung erlangen.

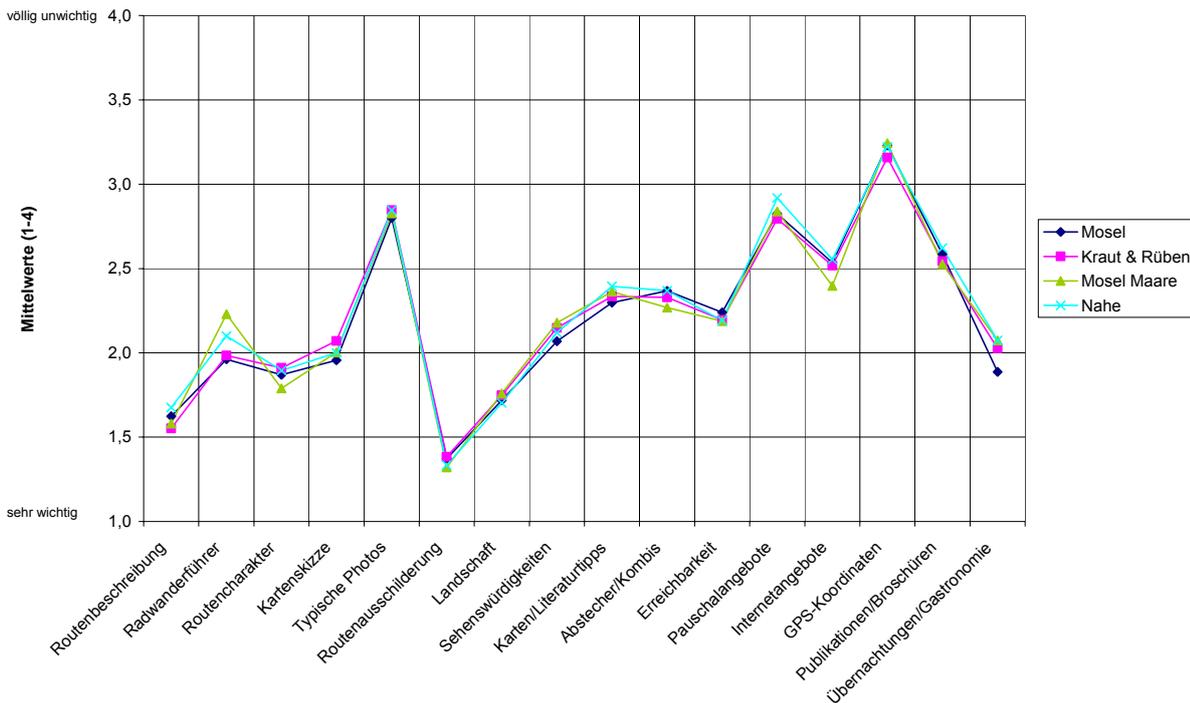
Abb. 69: Wichtigkeit von Informationen

Quelle: ETI 2007

Die Bedeutung der abgefragten Elemente variiert nur sehr gering in Abhängigkeit von den einzelnen Radwegen. 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 „Routencharakteristik“ etwas höher bewertet worden. Dies hängt wiederum mit der besonderen Topographie des Weges zusammen 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 erforderlich macht.

Abb. 70: Wichtigkeit von Informationen – differenziert nach Radwegen

Quelle: ETI 2007

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.

Im Rahmen einer Faktorenanalyse konnten in diesem Zusammenhang vier Faktoren identifiziert werden, zu denen die abgefragten Elemente zugeordnet werden können. Die Zuordnung ist in Tab. 20 dargestellt. Dabei werden jeweils die Items einem Faktor zugeordnet, welche in der Komponentenmatrix Werte von annähernd 0,5 oder größer erreichen können.

Tab. 20: Komponentenmatrix der Faktorenanalyse⁸

	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 Routen 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.

⁸ 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.

3.2 Gesichtspunkte für die konkrete Routenplanung

Wichtige Informationen für die Planung von radtouristischen Angeboten liefern die Einschätzungen der Befragten hinsichtlich der Wichtigkeit verschiedener Eigenschaften bzw. Verhaltensweisen bezüglich einer Radtour. Auch hier wurden die einzelnen Elemente auf einer Skala von „sehr wichtig“ bis „völlig unwichtig“ bewertet.

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.

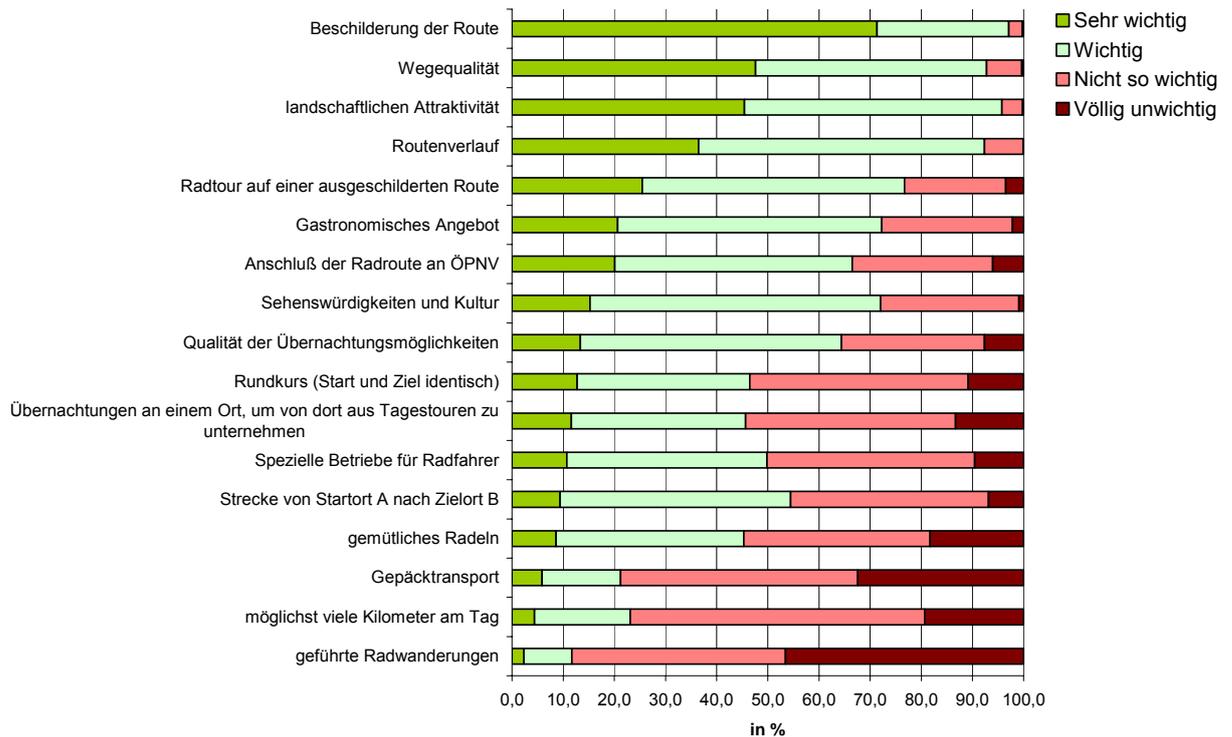
Ein weiterer Block von Elementen, deren Wichtigkeit jedoch schon ein wenig abfällt, sind die Möglichkeit einer Radtour auf ausgeschilderter Route und begleitende Infrastrukturen wie Gastronomie, Sehenswürdigkeiten und auch der Anschluss der Route an das ÖPNV-Netz. Mit „ausgeschilderter Route“ ist hier 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 möglich sind oder nur streckenorientierte Radtouren oder Linienführungen ist für die befragten Radfahrer schon eher von nachgeordneter Bedeutung.

Positiv wird auch das Vorhandensein von speziell auf Radfahrerbedürfnisse abgestimmten Betrieben 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. 71: Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour

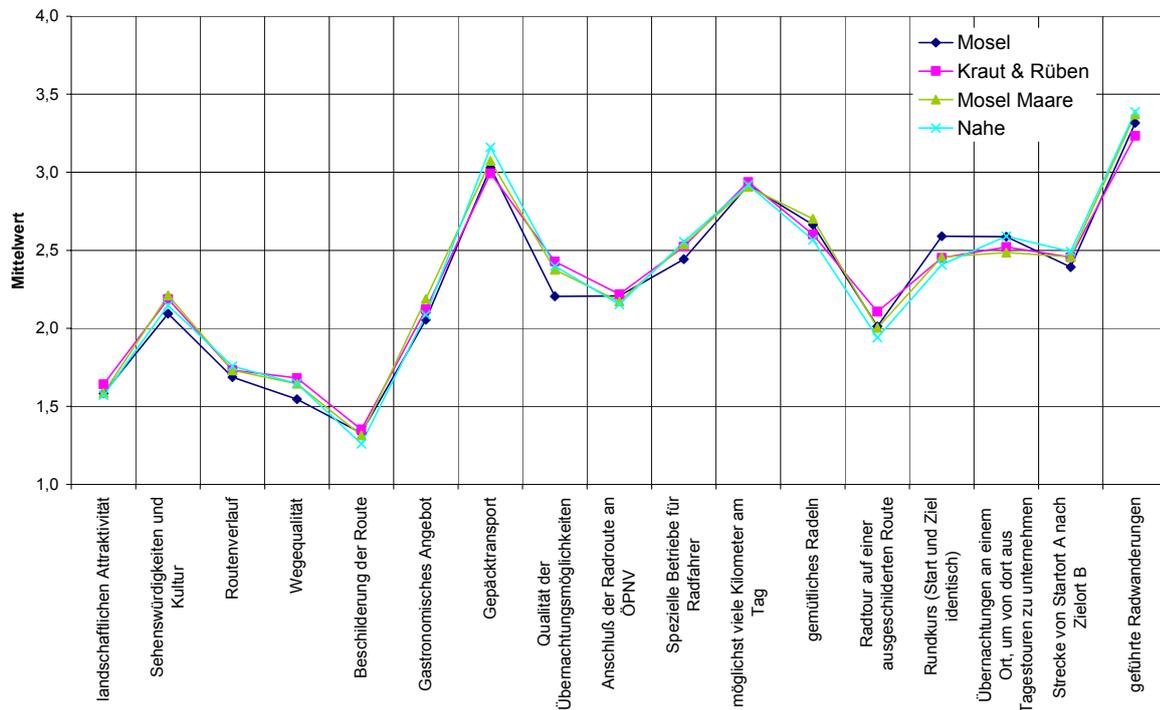


Quelle: ETI 2007

Auch bezüglich der Wichtigkeit verschiedener Elemente für die Radtour zeigen sich keine Unterschiede zwischen den Nutzern der untersuchten Radwege. 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. 72: Wichtigkeit verschiedener Dinge im Rahmen einer Radtour
(1 = sehr wichtig; 4 = unwichtig)**



Quelle: ETI 2007

Entfernungen touristischer Infrastrukturen

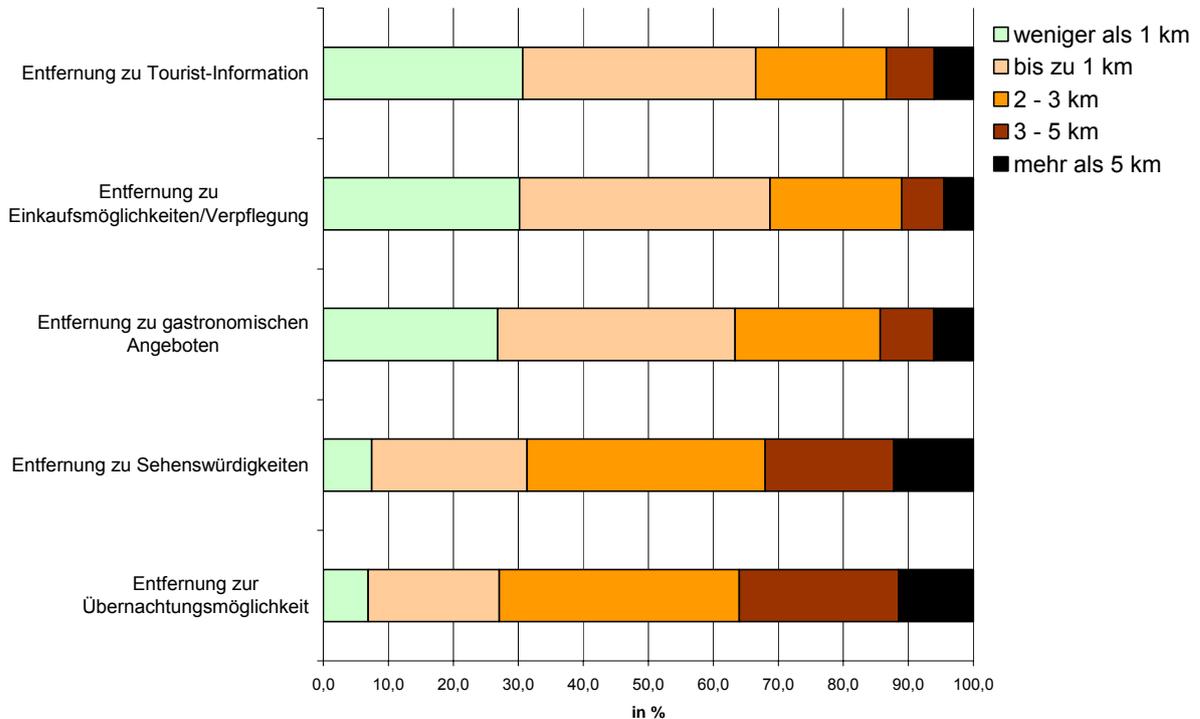
Für die Planung von radtouristischen Angeboten und insbesondere für die Planung der Routenführung ist das Wissen um die Entfernungstoleranz der Radreisenden bzw. der Radausflügler besonders wichtig. Im Rahmen der Befragung wurden die Gäste um eine Einschätzung gebeten, wie weit verschiedene Infrastrukturen vom eigentlichen Radweg aus entfernt sein dürfen, damit diese noch bequem nutzbar sind.

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

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. 73: Entfernungstoleranz



Quelle: ETI 2007

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.

An den untersuchten Radwegen liegen die Entfernungen zumindest der gastronomischen Betriebe somit durchaus in einem vertretbaren Bereich.

Nach der Auszählung der Betriebe aus den amtlichen Telefonbüchern und der Verortung in entsprechenden Karten ergibt sich eine durchschnittliche Entfernung vom Radweg von ca. 600 Metern. Damit müssten die Betriebe somit in einem Entfernungsbereich liegen, den fast alle Befragten als optimal ansehen.

Allerdings zeigen sich auch hier größere regionale Unterschiede: So zeigen sich am Maare-Mosel-Radweg mit ca. 1.000 Metern im Durchschnitt die größten Entfernungen von den Betrieben zum Radweg. Am günstigsten liegen die Betriebe dagegen am Nahe-Radweg: Hier beträgt die durchschnittliche Entfernung nur rund 300 Meter.

Tab. 21: Entfernung der gastronomischen Betriebe an den Radwegen

	Mosel-Radweg	Kraut- & Rügen	Maare-Mosel	Nahe-Radweg
	Anzahl gastronomischer Betriebe			
Gaststätte/Restaurants	539	192	37	395
Cafés	138	19	6	71
Bistros	41	8	2	41
insgesamt	718	219	45	507
	durchschnittliche Entfernung vom jeweiligen Radweg in km			
Gaststätte/Restaurants	0,54	0,51	1,10	0,33
Cafés	0,58	0,66	0,60	0,27
Bistros	0,68	0,33	0,15	0,22
insgesamt	0,56	0,52	0,99	0,31

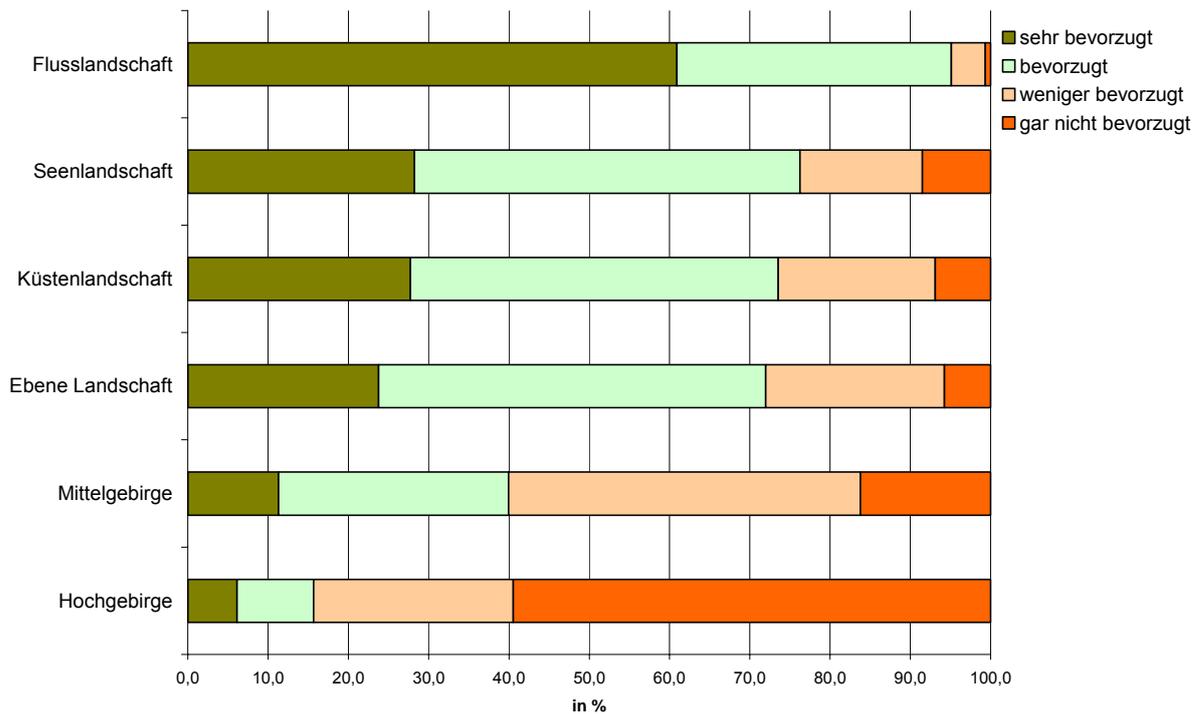
Quelle: ETI 2007

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.

Wie zu erwarten, sind Landschaftsformen, welche eine eher ebene Landschaft beinhalten, die eher bevorzugten Gebiete für Radtouren. Insbesondere die Flusslandschaften werden hier als besonders geeignet angesehen – was nicht zuletzt auch an der Zusammensetzung der Stichprobe liegt, die ja auch Radfahrer entsprechender Radrouten umfasst hat.

Abb. 74: Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour



Quelle: ETI 2007

Somit werden von über 90% der Befragten Flusslandschaften als die bevorzugten Regionen bewertet.

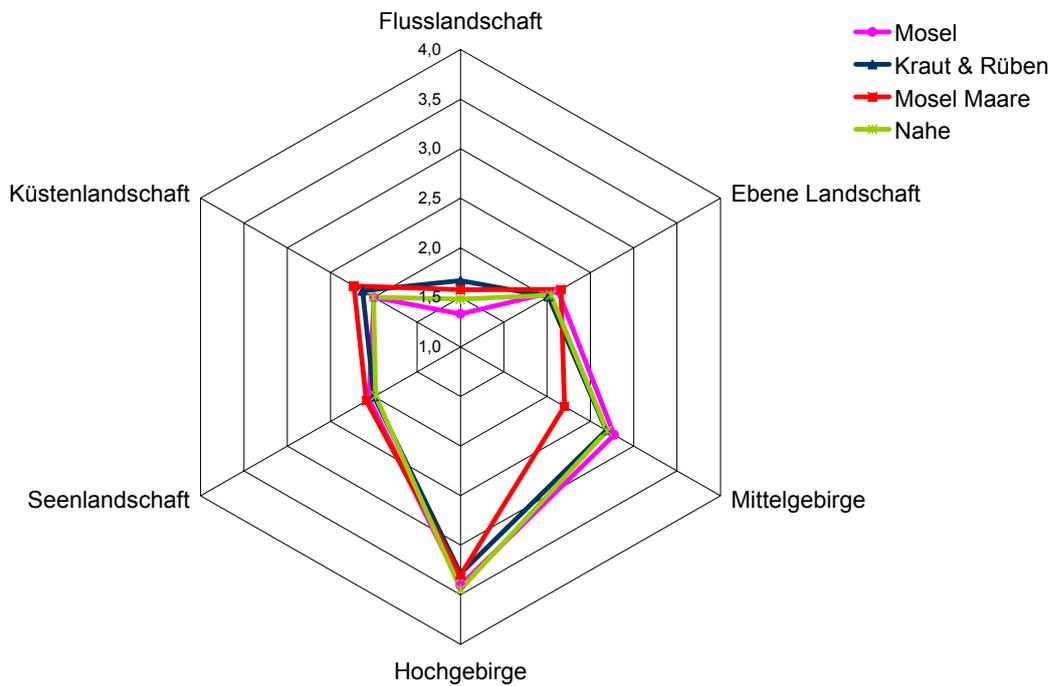
Am anderen Ende der Skala liegt das Hochgebirge; diese Landschaftsform bewerten nur rund 15% als bevorzugte Landschaftsform.

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 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. 75: Bevorzugte Landschaftsformen während einer Fahrradtour – nur Nutzer Maare-Mosel-Radweg
(1 = sehr bevorzugt; 4 = nicht bevorzugt)



Quelle: ETI 2007

Insgesamt erscheinen somit die flacheren Landschaftsformen als grundsätzlich geeigneter für radtouristische Produkte. Allerdings zeigt der Maare-Mosel-Radweg, dass durch entsprechende Streckenführung auch in anspruchsvollen Topographien radtouristische Angebote möglich sind.

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 auch im Hochgebirge radtouristische Angebote funktionieren, zeigt das Veloland Schweiz.

4 Soziodemographie der Radtouristen

In den vorherigen Kapiteln wurden vor allem Aspekte des Reiseverhaltens und verschiedene Meinungen und Einschätzungen der Radreisenden wiedergegeben. Nachfolgend werden die Radreisenden selber hinsichtlich ihrer soziodemographischen Charakteristiken beschrieben.

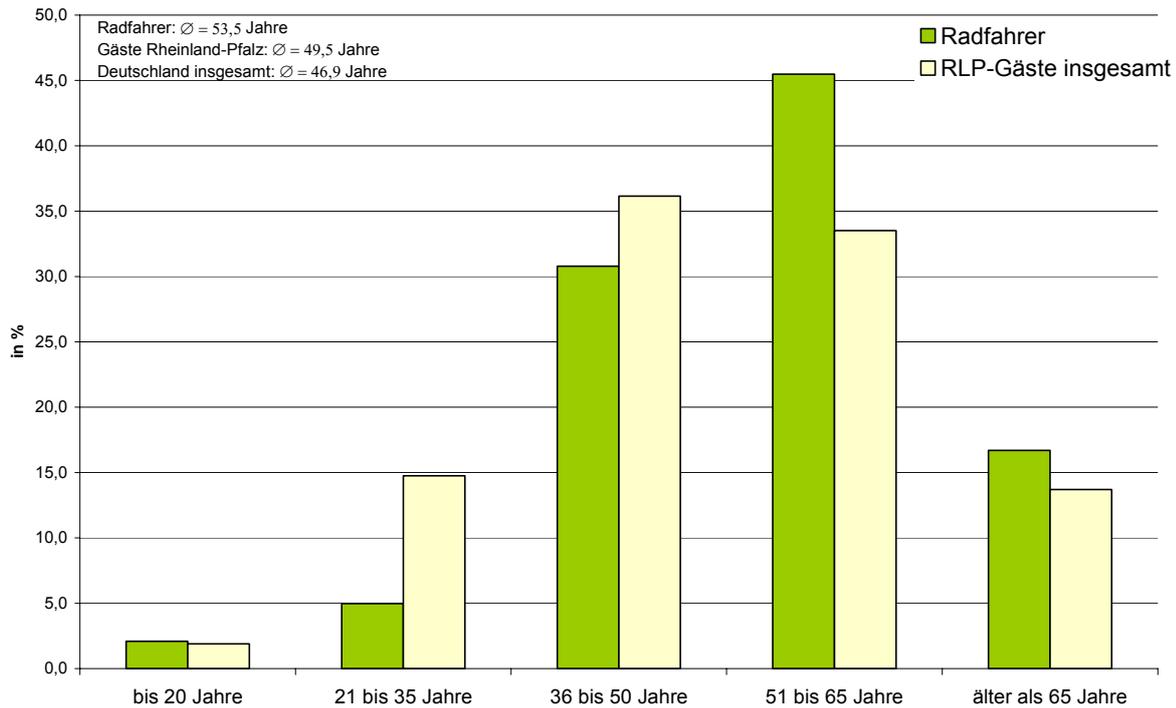
Alter und Geschlecht

Durch die Befragung einer bestimmten Personengruppe – hier die Radfahrer – wurde natürlich schon eine gewisse Vorauswahl von Personen getroffen. Dies bedeutet, dass die Befragten eigentlich eher eine homogene Gruppe bilden werden, die hinsichtlich soziodemographischer Merkmale enger zusammen liegt.

Tatsächlich deutet schon das deutlich höhere Durchschnittsalter der Befragten 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 Jahren⁹ (49,5 Jahre) aufweisen.

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

⁹ die dargestellten Daten mit Bezug zu den rheinland-pfälzischen Gästen insgesamt entstammen der Gästebefragung Rheinland-Pfalz des ETI, 2004

Abb. 76: Altersstruktur der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007

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

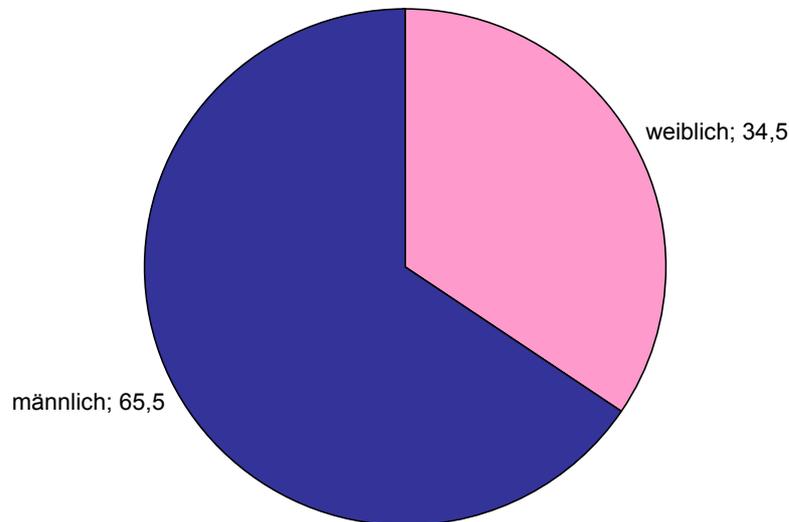
- Mosel-Radweg: 54,42 Jahre
- Kraut & Rüben-Radweg: 53,58 Jahre
- Maare-Mosel-Radweg: 51,72 Jahre
- Nahe-Radweg: 52,34 Jahre

Somit weist der Maare-Mosel-Radweg 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 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 Gästegruppen.

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

Abb. 77: Geschlechterverteilung der Rad fahrenden Gäste



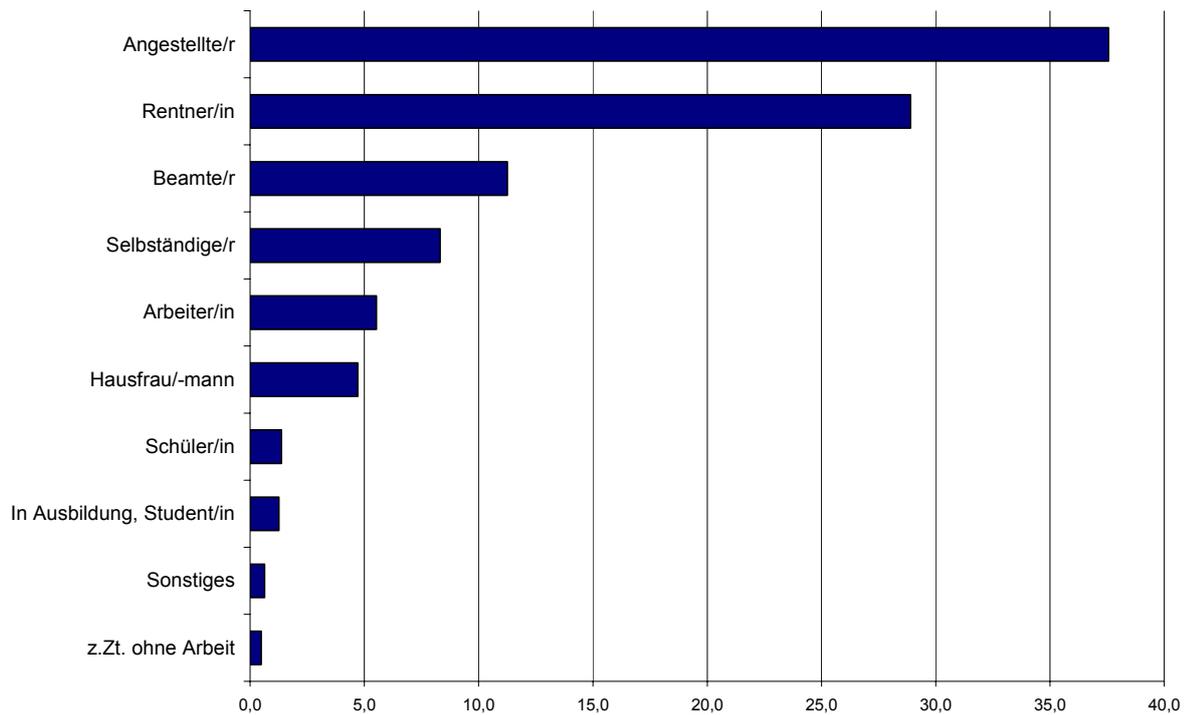
Quelle: ETI 2007

Hinsichtlich der verschiedenen Nutzergruppen zeigen sich keine Unterschiede im Verhältnis von Frauen zu Männern. Somit kann insgesamt festgestellt werden, dass die Männer im Radtourismus in Rheinland-Pfalz leicht in der Mehrheit sind.

Weitere soziodemographische Eckwerte

Die Altersverteilung wirkt sich natürlich auch auf die Verteilung der Berufsgruppen aus: Fast ein Drittel der Befragten sind Rentner oder Pensionäre. Trotzdem stellen die Angestellten mit einem Anteil von ca. 38% die größte Gruppe dar.

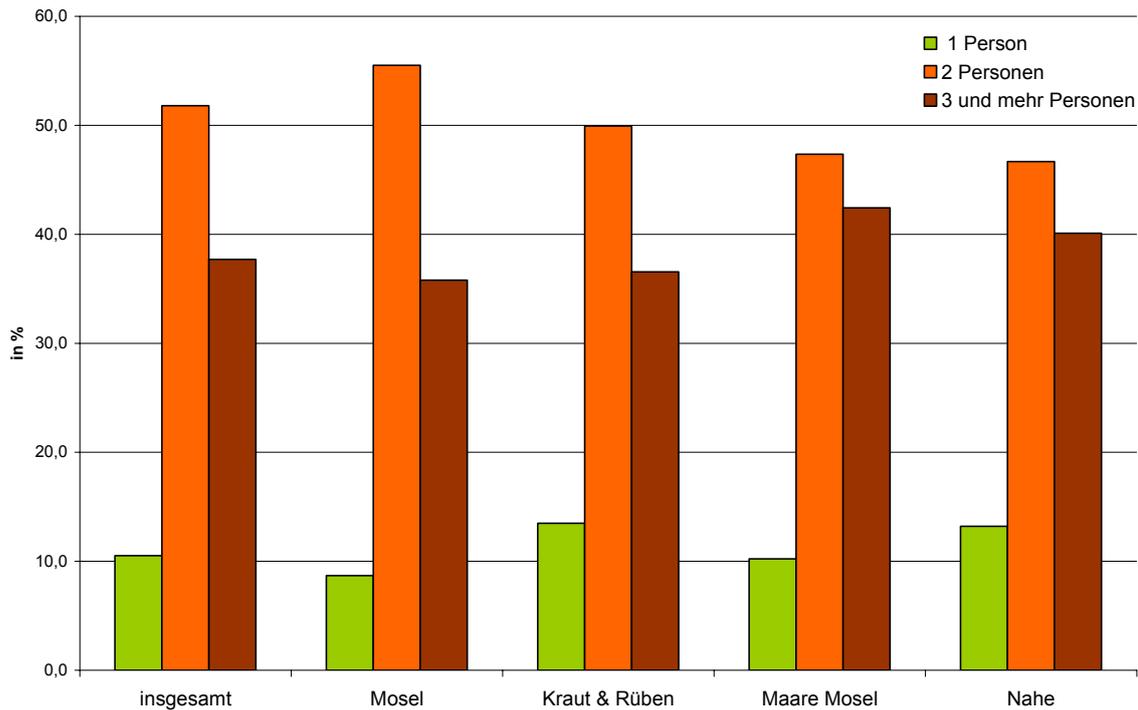
Deutlich unterrepräsentiert sind dagegen Schüler oder Personen, die sich in der Ausbildung befinden, was direkt auf das hohe Durchschnittsalter der Befragten zurückzuführen ist.

Abb. 78: Berufsgruppen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007

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. Dabei ist der Anteil von größeren Haushaltsgrößen (≥ 5 Personen) mit rund 5% nicht mehr besonders groß.

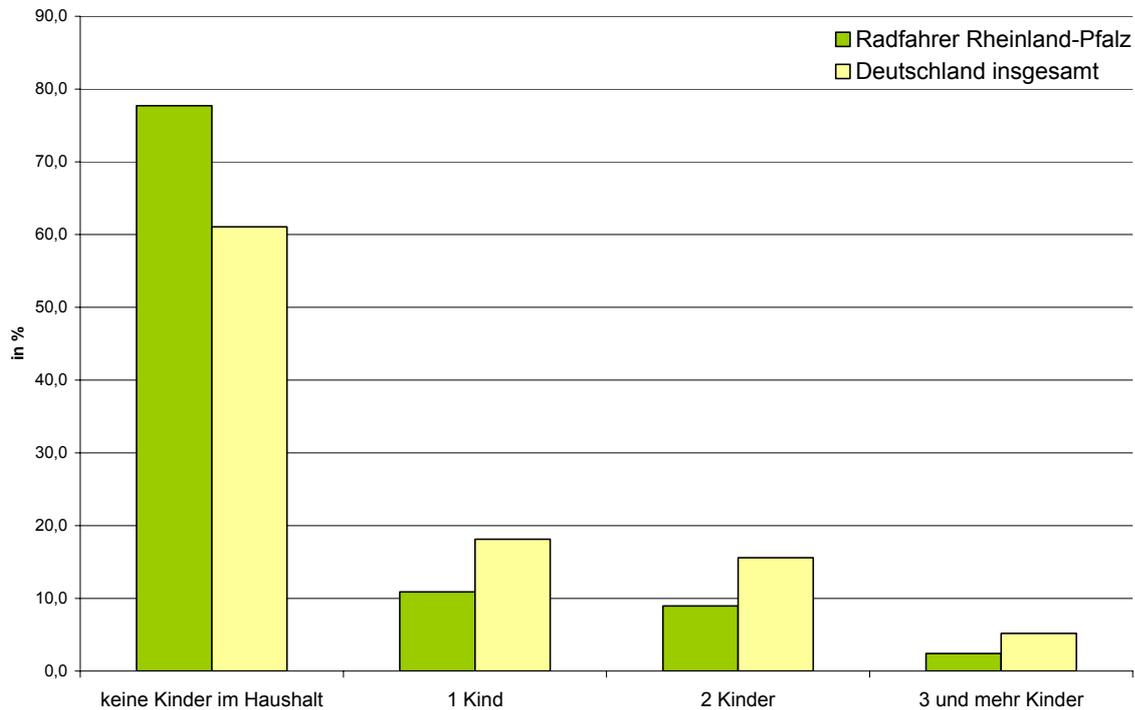
Insgesamt zeigen sich auch zwischen den vier betrachteten Radwegen keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der Haushaltsgröße. Tendenziell lassen sich bei den Befragten am Maare-Mosel-Radweg sowie am Nahe-Radweg etwas größere Haushaltsgrößen feststellen, allerdings sind diese Unterschiede nur sehr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

Abb. 79: Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007

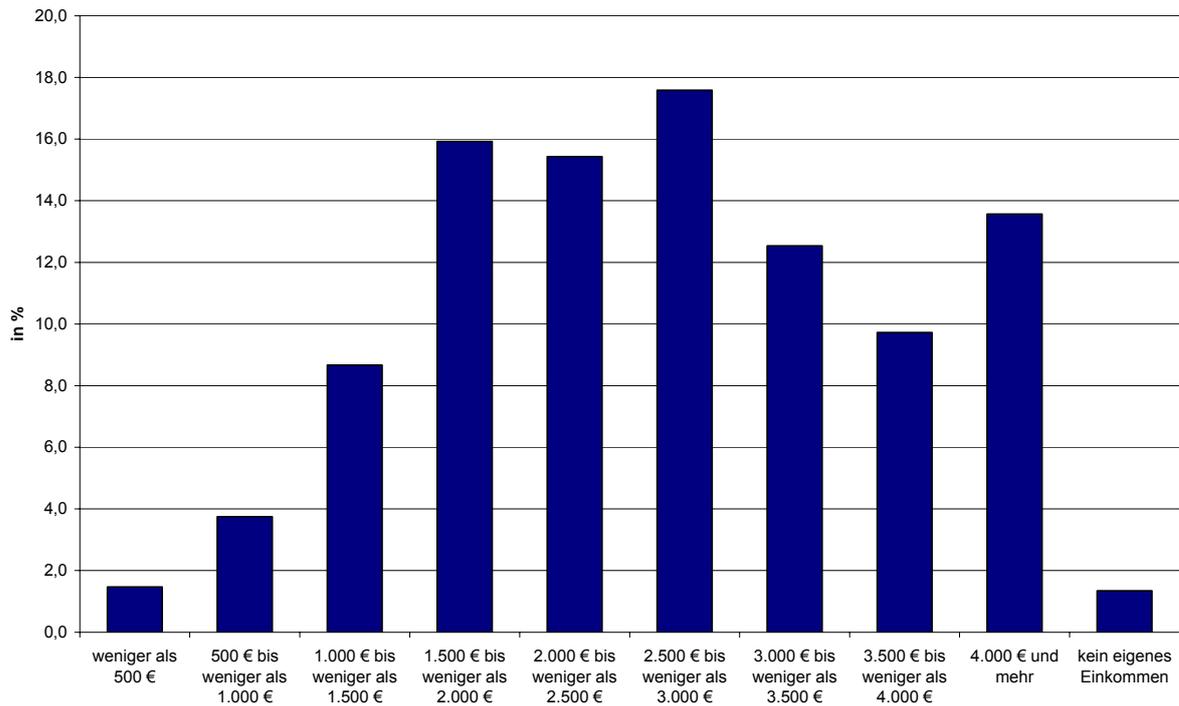
In einem engen Zusammenhang mit der Haushaltsgröße steht die Anzahl von im Haushalt lebenden Kindern unter 18 Jahren. Auch hier zeigt sich, dass das höhere Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste in Rheinland-Pfalz Auswirkungen auf weitere soziodemographische Variablen hat. So bedingt das höhere Durchschnittsalter 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 – 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. 80: Haushaltsgrößen der Rad fahrenden Gäste – Kinder unter 18 Jahren im Haushalt



Quelle: ETI 2007

Bezogen auf das Haushaltsnettoeinkommen herrschen unter den rheinland-pfälzischen, Rad fahrenden Gästen die mittleren Einkommen vor. Rund 50% der befragten Personen verfügen über ein Haushaltsnettoeinkommen zwischen 1.500€ und 3.000€ im Monat. Im Vergleich mit der gesamtdeutschen Situation zeigt sich somit ein etwas erhöhtes Haushaltsnettoeinkommen, wobei die unteren Einkommensklassen bei den befragten Radfahrern etwas unterrepräsentiert sind. 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.

Abb. 81: Haushaltsnettoeinkommen der Rad fahrenden Gäste

Quelle: ETI 2007

Werden die soziodemographischen Variablen betrachtet, so erweisen sich die befragten Radfahrer als durchaus ältere Bevölkerungsgruppe. Jüngere Gäste nehmen eher seltener am Radtourismus in Rheinland-Pfalz teil. Die Radfahrer entsprechen somit eher auch den übrigen Gästeschichten 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 Schwierigkeitsgrad durchaus auch Familien ansprechen müsste.

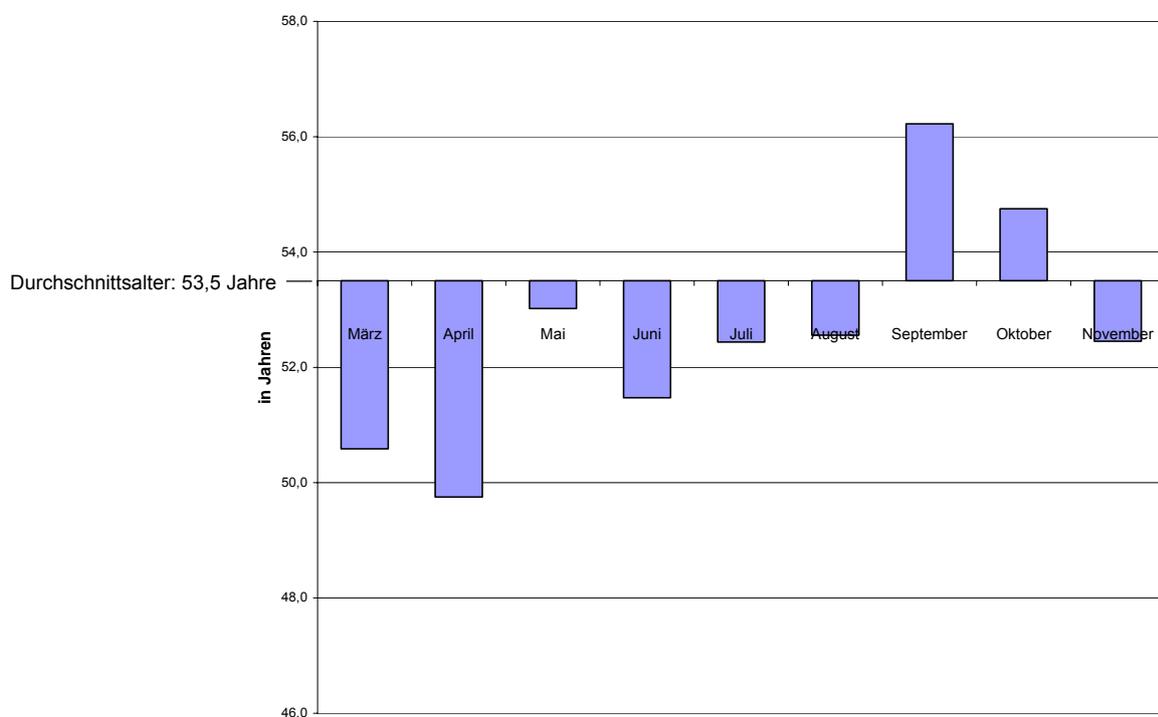
Ein Vergleich mit Personen, die im Sommerurlaub 2006¹⁰ fast täglich oder zwei- bis dreimal pro Woche Fahrrad gefahren sind, zeigt, dass die Rad fahrenden Gäste in Rheinland-Pfalz eher älter sind als Gäste in anderen Destinationen. Diejenigen Personen, die im Sommerurlaub 2006 mindestens zwei- bis dreimal wöchentlich Rad gefahren sind, sind im Durchschnitt ca. 48 Jahre alt, also rund fünf Jahre jünger, als die befragten Radtouristen in Rheinland-Pfalz. Somit sind durchaus jüngere Personen auch im Urlaub für das Thema Radfahren zu begeistern, allerdings ist es in

¹⁰ vgl. ETI-Sommerbefragung 2006

Rheinland-Pfalz noch nicht gelungen, deutlich jüngere Personengruppen mit dem Thema Radtourismus in größerem Maßstab anzusprechen.

Trotzdem lässt sich auch in Rheinland-Pfalz eine gewisse Varianz des Altersdurchschnittes der Radfahrer in Abhängigkeit vom Befragungsmonat feststellen. 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 höher liegt.

Abb. 82: Durchschnittsalter der Rad fahrenden Gäste – nach Monaten

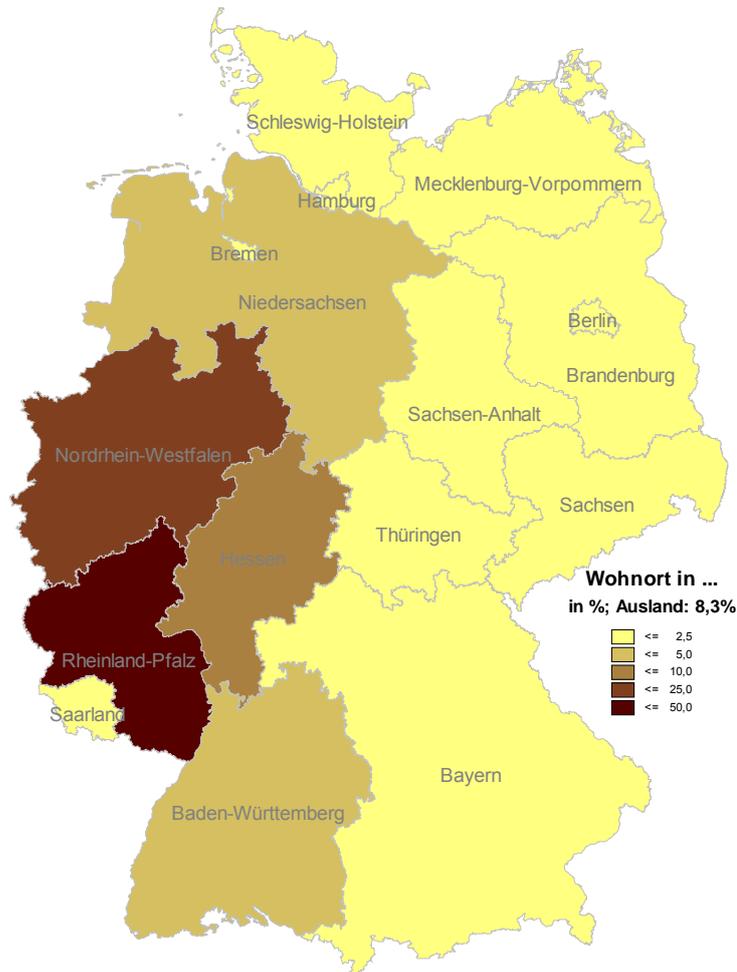


Quelle: ETI 2007

Herkunft der Befragten

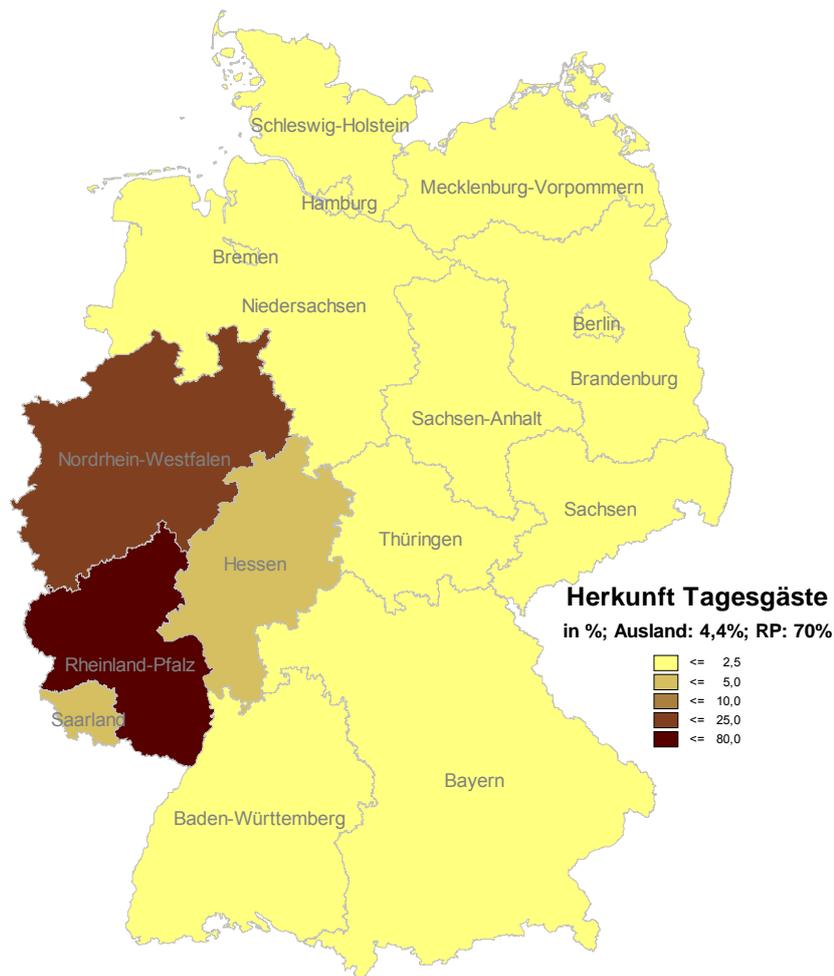
Die wesentlichen Quellmärkte für den Radtourismus in Rheinland-Pfalz konzentrieren sich im Wesentlichen auf Rheinland-Pfalz selber sowie die benachbarten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und zum Teil noch Hessen. Gäste aus den Neuen Bundesländern sowie aus den weiter entfernten Ländern im Norden oder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

Abb. 83: Herkunftsländer aller Befragten



Quelle: ETI 2007

Werden nur die Tagesgäste betrachtet, so konzentrieren sich die Quellgebiete fast ausschließlich auf Rheinland-Pfalz selber – etwa 80% der Tagesgäste kommen aus dem eigenen Bundesland. Ebenfalls bedeutend für den Tagestourismus 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.

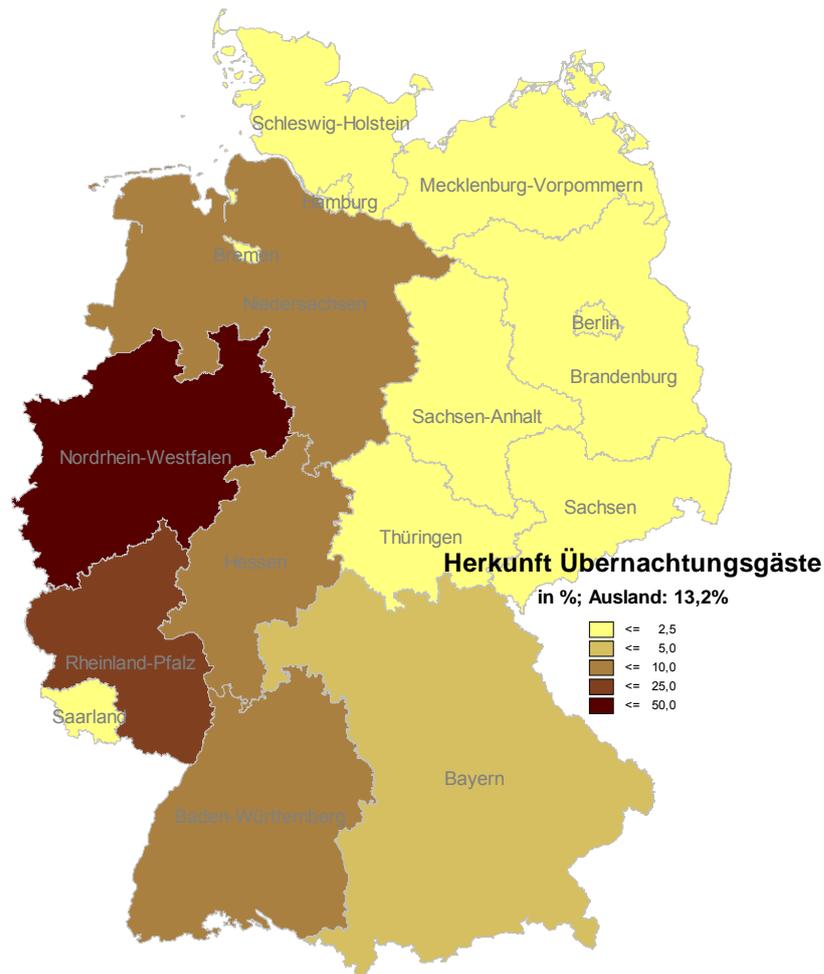
Abb. 84: Herkunftsländer Tagesgäste

Quelle: ETI 2007

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

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

Abb. 85: Herkunftsländer Übernachtungsgäste

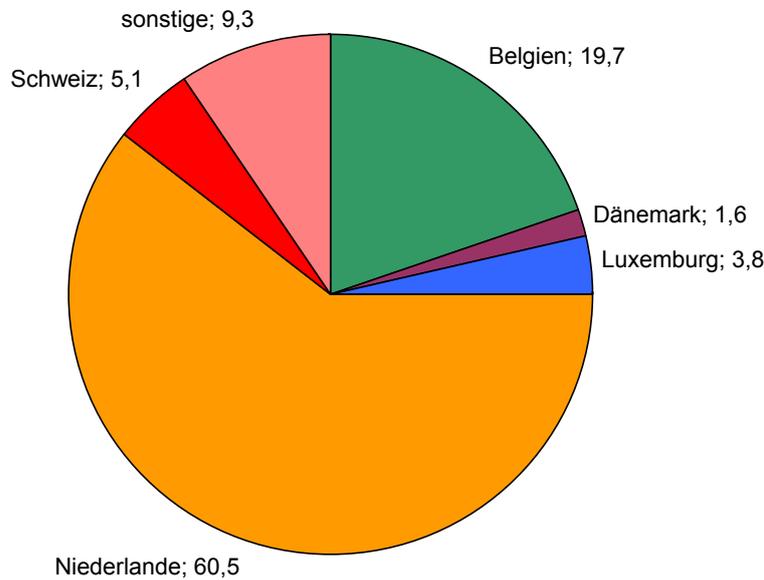


Quelle: ETI 2007

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

Für die Reiseentfernung nach Rheinland-Pfalz kann die Schweiz noch 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. 86: Herkunftsländer ausländischer Gäste (Tages- und Übernachtungsgäste)



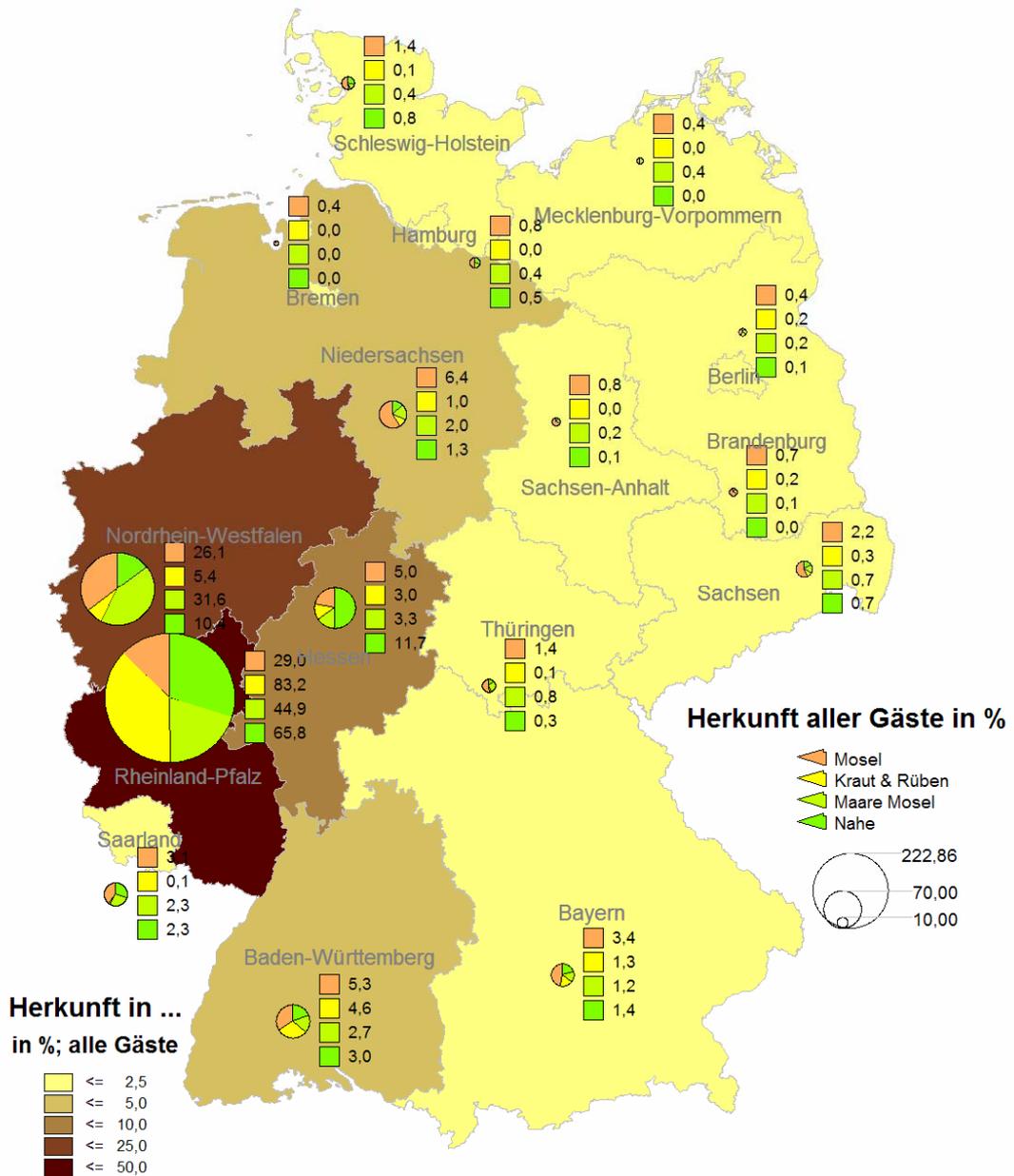
Quelle: ETI 2007

Somit konzentrieren sich die ausländischen Quellmärkte im Wesentlichen auf die benachbarten BeNeLux-Staaten und hier im Wesentlichen auf die Niederlande – die auch insgesamt die stärkste ausländische Gästegruppe in Rheinland-Pfalz darstellt.

Differenziert nach den einzelnen Radwegen zeigen sich noch einmal deutliche Unterschiede in der Struktur der Quellmärkte. Vor allem dem Mosel-Radweg gelingt es noch, 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, wobei sich die Quellmärkte hier auf die Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz konzentrieren.

Der Nahe-Radweg konzentriert sich hinsichtlich seiner Quellmärkte schon stärker auf Rheinland-Pfalz und der Kraut & 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. 87: Herkunftsländer aller Gäste nach Radwegen



Quelle: ETI 2007

Ausländische Gäste in nennenswertem Umfang kann auch nur der Mosel-Radweg anziehen – hier zu rund 60% Gäste aus den Niederlanden und zu ca. 20% aus Belgien. 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 übrige

gen untersuchten Wege haben somit eher Bedeutung für den inner-rheinland-pfälzischen Radtourismus.

5 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 Basis für die nachfolgend dargestellten 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 bzw. mit Ergebnissen anderer empirischer Untersuchungen, welche den Anteil Rad fahrender Gäste in Rheinland-Pfalz insgesamt darstellen. Auf Grund der unterschiedlichen Methodiken 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.

5.1 Die Ausgaben der Radtouristen

Die Basis für die Ausweisung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz bildet die Erhebung der Ausgaben der Radtouristen.

Diese Erhebung ist aus verschiedenen Gründen nicht unproblematisch und von daher bergen die erhobenen Daten auch gewisse Unschärfen in sich. Das größte Problem bei der Erhebung ist der zeitliche Bezug, für den die Ausgaben berichtet werden sollen. Da in der konkreten Befragungssituation die Radreise oder Radtour noch nicht beendet ist, werden die Ausgaben nur unvollständig erfasst, da noch Ausgaben nach der Befragung getätigt werden.

Um diese Ausgaben ebenfalls zu erfassen, wurden den Befragten entsprechende Fragebögen im Anschluss an die Befragung mitgegeben, mit der Bitte, diese nach Abschluss der Radreise auszufüllen und zurückzusenden. Als Incentive wurde den Befragten ein adressierter Freiumschlag mitgegeben sowie die Möglichkeit geboten, sich an einem Gewinnspiel zu beteiligen.

Der Rücklauf der ausgeteilten Fragebögen war mit 40,3% außerordentlich hoch und ließ für alle untersuchten Teilgruppen (Tagesgäste/Mehrtagesgäste) eine gute Datenqualität erkennen.

In der Befragung vor Ort wurden die Ausgabenwerte bis zum Zeitpunkt der Befragung für den aktuellen Tag erhoben. Dies geschah jedoch nur, um einen Vergleichsmaßstab für die insgesamt erhobenen Daten zu erhalten.

Die Ausgaben wurden für verschiedene Ausgabenarten erhoben, um diese wirtschaftlichen Effekte auch verschiedenen, groben Bereichen zuordnen zu können. Diese Ausgabenarten orientierten sich an den Studien über das Ausgabeverhalten von Tages- und Übernachtungsgästen in Deutschland des DWIF, damit eine Vergleichbarkeit sowie Berechnung von landesweiten Effekten möglich ist.

Insgesamt wurden die folgenden Ausgabenarten erhoben:

- Unterkunft
- Café/Restaurant
- Einkäufe/Lebensmittel

- sonstige Einkäufe
- Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder
- lokaler Transport
- sonstige Dienstleistungen

Alle Ausgaben sollten für alle mitgereisten Personen insgesamt angegeben werden. Die Anzahl der Personen, für welche die Ausgaben getätigt wurden, wurde ebenfalls erfasst. Über diese Angaben sowie die Reisedauer ließen sich dann Pro-Kopf-Ausgaben und Tagesausgaben berechnen.

Werden alle Befragten zusammen betrachtet, ergibt sich ein Gesamtausgabenvolumen pro Reise für alle mitgereisten Personen von ca. 360€. Dieser Wert umfasst sowohl Tages- als auch Mehrtagestouristen. Werden die Ausgaben pro Person betrachtet, ergibt sich ein Wert von ca. 160€ insgesamt und ein Wert von ca. 50€ pro Person und Tag.

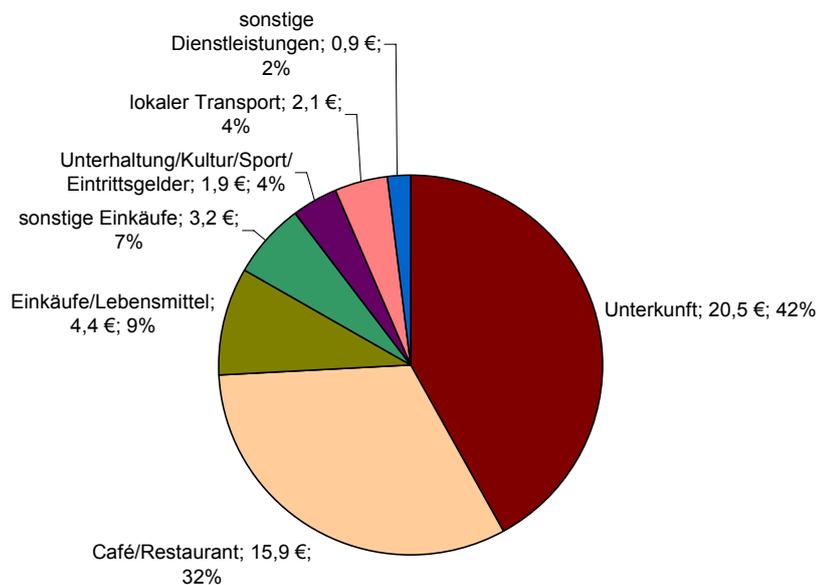
Tab. 22: Durchschnittliche Ausgaben für alle Radfahrer

Angaben in EURO		insgesamt	Mosel	Kraut und Rüben	Mosel Maare	Nahe
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

Dabei unterscheiden sich die Ausgaben pro Ausgabenart natürlich erheblich. 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 komplett durchführen und nur selten auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

Abb. 88: Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (absolut und anteilmäßig)



Quelle: ETI 2007

Werden die Gäste unterschieden in Tages- und Übernachtungsgäste, zeigen sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Ausgabenstruktur. 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. 23: 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	22,16

Quelle: ETI 2007

Werden die Nutzergruppen noch einmal detaillierter betrachtet, zeigen sich noch einmal deutlichere Unterschiede zwischen den Gruppen. Vor allem die Tagesausflügler von stationären Unterkünften haben mit ca. 96€ die höchsten Tagesausgaben pro Kopf. Dies hängt eng mit der gewählten Unterkunft zusammen, die bei dieser Personengruppe preislich deutlich höher liegt als bei den Mehrtagesradfahrern, die täglich die Unterkunft wechseln.

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. 24: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen

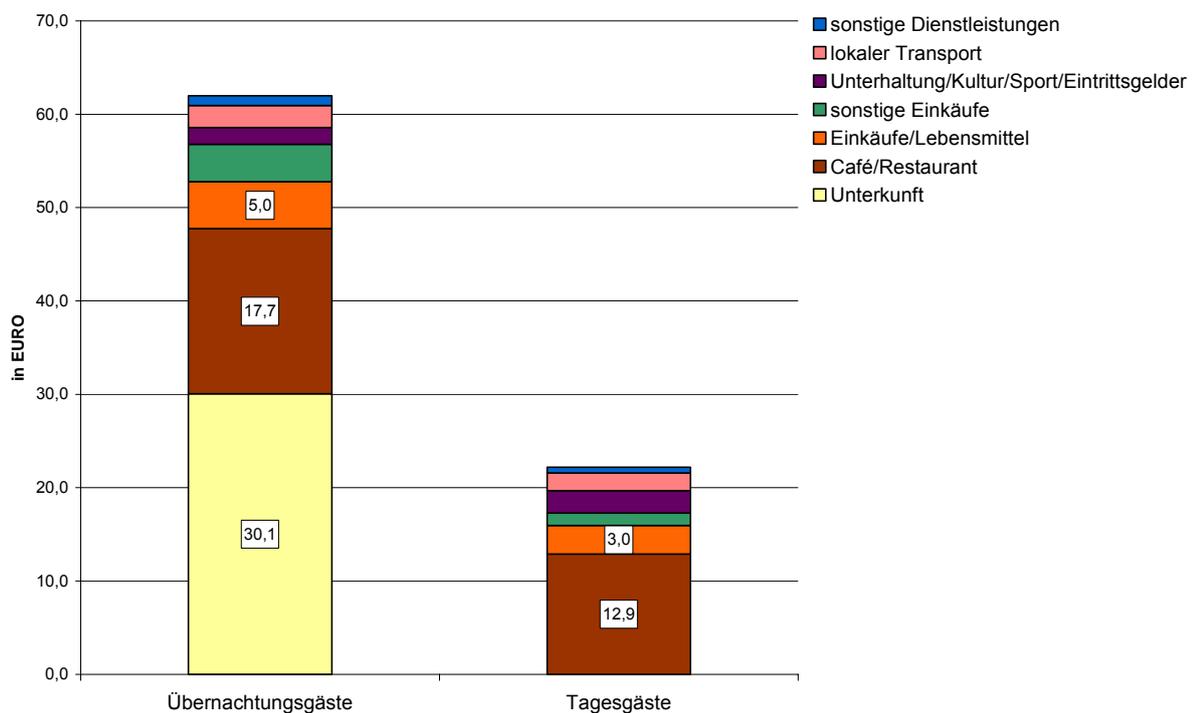
Nutzergruppen der Radwege Angaben in EURO (Mittelwerte)	Gesamtausgaben ganze Reise	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person	Gesamtausgaben ganze Reise pro Person und pro Tag
Mehrtages-(Rad-)touristen	541,11	240,43	43,17
Tagesausflug (Rad)	40,56	20,06	20,06
sonstige, nicht touristisch motiviert	41,10	26,93	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 detailliert bezogen auf die einzelnen Ausgabenarten betrachtet, zeigen sich bei allen Gruppen deutliche Schwerpunkte, auf welche die Ausgaben entfallen:

Bei den Übernachtungsgästen 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.

Abb. 89: Verteilung der Ausgaben auf verschiedene Ausgabenarten (pro Tag und Person nach Nutzergruppen)



Quelle: ETI 2007

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.

Bezogen auf die einzelnen Radwege lassen sich größere Unterschiede feststellen, die auch mit der gesamten touristischen Struktur der befahrenen Regionen zu erklären sind. 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. 25: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen

Durchschnittliche Ausgaben Übernachtungsgäste zusammengefasst					
	insgesamt	Mosel-Radweg	Kraut und Rüben	Mosel-Maare	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- & Rüben	Mosel-Maare	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

Die höchsten Ausgabewerte lassen sich sowohl bei den Übernachtungsgästen als auch bei den Tagesgästen am Kraut & Rüben-Radweg feststellen. Übernachtungsgäste geben hier ca. 90€ pro Person und Tag aus, Tagesgäste ca. 34€ pro Person.

5.1 Vergleich mit anderen Regionen und dem Tourismus allgemein

Der Vergleich der erhobenen durchschnittlichen Ausgabenwerte pro Tag und Person mit den vom DWIF 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. Im Detail 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 Radurlaubes nur sehr selten durchgeführt werden.

Der durchschnittliche Übernachtungsgast in Rheinland-Pfalz gibt pro Tag insgesamt ca. 81€ aus, die übernachtenden Radtouristen liegen mit ca. 62€ deutlich dahinter. 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 & Rüben-Radweg übersteigen die Ausgaben der übernachtenden Radtouristen die der Touristen 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. 26: Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Übernachtungsgäste)

Übernachtungsgäste (Angaben in EURO)	Rheinland-Pfalz insgesamt		Mosel		Kraut & Rügen-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 Tagesgästen: Auch hier liegen die durchschnittlichen Ausgaben pro Person bei den Tagesgästen insgesamt höher (ca. 28€) als bei den Radtouristen (ca. 22€). 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. 27: Durchschnittliche Ausgaben: Alle Touristen und Radtouristen im Vergleich (Tagesgäste)

Tagesgäste	Radtouristen	DWIF
durchschnittliche Ausgaben pro Person	Rheinland-Pfalz insgesamt	
insgesamt	22,2	28
Unterkunft	0,0	0,0
Café/Restaurant	12,9	8,5
Einkäufe/Lebensmittel	3,0	1,8
sonstige Einkäufe	1,3	15,4
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	2,4	1,6
lokaler Transport	1,9	0,1
sonstige Dienstleistungen	0,6	0,6

Quelle: ETI 2007 und DWIF 2005

Somit kann nicht grundsätzlich behauptet werden, dass die Radtouristen mehr Geld ausgaben 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 Reismotive anders gelagert, so dass ausgabenintensive Tätigkeiten bei den Radfahrern weniger häufig vorkommen.

Interessant für eine Einordnung des Ausgabeverhaltens der Radtouristen in Rheinland-Pfalz ist der Vergleich mit anderen Regionen. Allerdings muss hier darauf hingewiesen 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.

Unter den Vorzeichen eines deutlich höheren Preisniveaus erscheinen die für Rheinland-Pfalz erhobenen Daten durchaus vergleichbar. 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€.

Tab. 28: Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Veloland Schweiz und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person in €)

	Veloland Schweiz ¹¹			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	22,2
Unterkunft	27,8	27,8	0	30,1	0,0
Café/Restaurant	27,8	27,8	6,18	17,7	12,9
Einkäufe/Lebensmittel				5,0	3,0
sonstige Einkäufe				4,0	1,3
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder				1,8	2,4
lokaler Transport	9,27	11,13	1,85	2,4	1,9
sonstige Dienstleistungen				1,1	0,6
restliche/sonstige (passen nicht mit Klassen überein)	6,18	1,24	1,24		

Quelle: ETI 2007 und VELOLAND SCHWEIZ 2003

Im Detail scheinen die Gäste in der Schweiz mehr für den Besuch für Cafés und Restaurants auszugeben (Differenz von ca. 10 €). Allerdings können sich auf Grund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden hier auch systematische Unterschiede ergeben haben. Darüber hinaus liegt das Preisniveau in der Schweiz auf einem höheren Niveau als in Deutschland.

Verglichen mit zwei deutschen Regionen, dem Altmühltal und dem Osnabrücker Land, zeigen sich die Radtouristen in Rheinland-Pfalz ausgabenfreudiger: Während im Altmühltal die durchschnittlichen Tagesausgaben pro Übernachtungsgast bei unter 50€ liegen, erreichen die entsprechenden Ausgabenwerte im Osnabrücker Land schon Werte von fast 60€.

¹¹ Alle angegebenen Umsätze und Ausgaben der Untersuchung des Velolandes Schweiz wurden wegen einer einfacheren Übersicht in Euro umgerechnet (Kurs 1€ = 0,6158 Schweizer Franken)

Tab. 29: Durchschnittliche Ausgaben: Vergleich Altmühltal, Osnabrücker Land und Rheinland-Pfalz (Tagesausgaben pro Person)

Rheinland-Pfalz		Altmühltal		Osnabrücker Land	
Tagesgäste	Übernachtungsgäste	Tagesausflug	Radreise	Tagesausflug	Radreise
22,2	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 vergli-
chen mit anderen Regionen eher zu höheren Durchschnittsausgaben neigen. Dies
wird vor allem vor dem Hintergrund des Vergleiches mit dem Veloland Schweiz und
dem damit verbundenen Unterschied im Preisniveau deutlich.

5.2 Touristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen

Der touristische Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen ergibt sich aus der
Kombination der dargestellten Ausgabenwerte pro Person und Tag sowie aus den
Werten für die durchschnittliche Aufenthaltsdauer und dem hochgerechneten Besu-
cheraufkommen auf den einzelnen Radwegen.

Insgesamt ergibt sich auf Basis der dargestellten Hochrechnung ein Volumen von ca.
780.000 Radtouristen jährlich auf den vier untersuchten Radwegen. Davon sind rund
360.000 Personen übernachtende Radtouristen und ca. 420.000 Tagesgäste. 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 über-
wiegend Mehrtagesgäste unterwegs sind. Aus den übrigen Radwegen ist der Anteil
von Tages- zu Übernachtungsgästen zu Gunsten der Tagesgäste verschoben.

Werden auf Basis dieser Daten die Gesamtumsätze berechnet, die sich durch die
Tages- und Übernachtungsgäste auf den untersuchten Radwegen innerhalb eines
Jahres aufhalten, ergibt sich ein Volumen von ca. 135 Mio. €.

Dabei sind die einzelnen Radwege deutlich unterschiedlich an der Entstehung dieses Gesamtumsatzes beteiligt, was auf die stark divergierende Inanspruchnahme der Wege bzw. auf die stark unterschiedlichen Gästezahlen zurückzuführen ist.

Der Mosel-Radweg erwirtschaftet dabei den größten Anteil an diesem Umsatz: Fast 70% der radtouristischen Umsätze der vier Wege werden auf diesem einen Radweg erwirtschaftet. In Etwa gleichgroße Bedeutung haben der Kraut & 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 seiner geringeren Inanspruchnahme nur rund 6% Anteil erwirtschaften.

Unterschieden nach Tages- und Übernachtungsgästen entfallen ca. neun Zehntel des Umsatzes 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 & Rüben-Radweg bei ca. 76% zu 24%. Maare-Mosel-Radweg und Nahe-Radweg weisen diesbezüglich ein Verhältnis von ca. 90% zu 10% auf.

Tab. 30: 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- & Rüben	12.010.349,84	3.896.732,94	15.907.082,79	11,88
Maare - Mosel	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

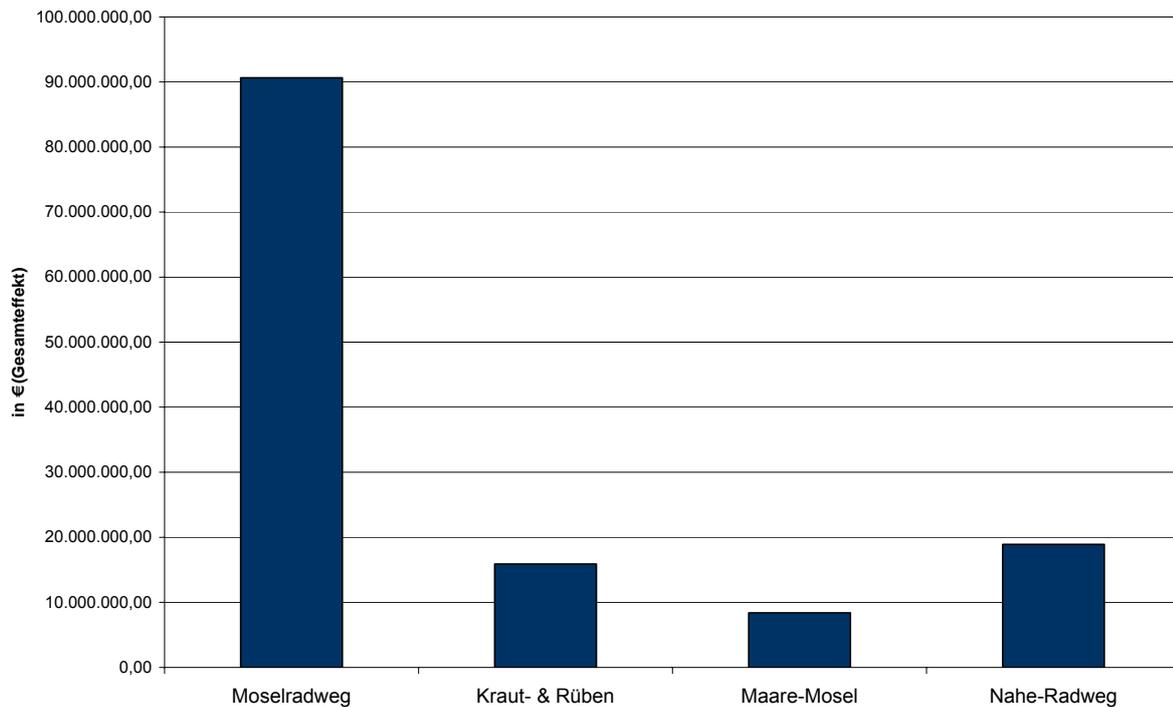
Quelle: ETI 2007

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.

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 Rad-

tourismus an der gesamten touristischen Wertschöpfung ausweisen zu können, müssen die dargestellten Zahlen in Beziehung zu allen Radtouristen in Rheinland-Pfalz gesetzt werden.

Abb. 90: Radtouristischer Gesamtumsatz auf den untersuchten Radwegen



Quelle: ETI 2007

5.3 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.

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. DWIF 2005)

- Tagesgeschäftsreisen nach Rheinland-Pfalz: ca. 30.100.000 (vgl. DWIF 2005)
- Gästeankünfte von übernachtenden Touristen (alle Betriebsarten > 9 Betten inkl. Camping 2006): 8.344.963 (vgl. Statistisches Landesamt 2006)
- Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Rheinland-Pfalz insgesamt: 3,0 Tage (amtliche Statistik); der Radtouristen 5,7 Tage (Befragung der Radtouristen)

Der Anteil der Radtouristen an allen Gästen in Rheinland-Pfalz kann nur auf Basis vorliegender empirischer Studien geschätzt werden. Für die Tagesgäste kann auf Basis der Gästebefragung Rheinland-Pfalz 2004 ein Anteil von ca. 9% Rad fahrender Gäste abgeschätzt werden.

Auf Basis dieser Befragung ergibt sich ein Anteil von ca. 11 bis 12% an Rad fahrenden Übernachtungsgästen. Ein ähnlicher Wert konnte in einer bevölkerungsrepräsentativen Befragung des ETI für das Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung 2006 ermittelt werden. Hier gaben ungefähr 11,5% der Befragten an, dass Radfahren im Rahmen eines Aufenthaltes mit Übernachtung generell für sie persönlich zu den wichtigen Aktivitäten gehört. Im Rahmen der Sommerbefragung des ETI 2006 zum Sommerurlaub der Deutschen gaben ebenfalls ca. 12% der Deutschlandurlauber an, fast täglich das Rad zu nutzen. Somit können diese Personen als Radtouristen eingestuft werden.

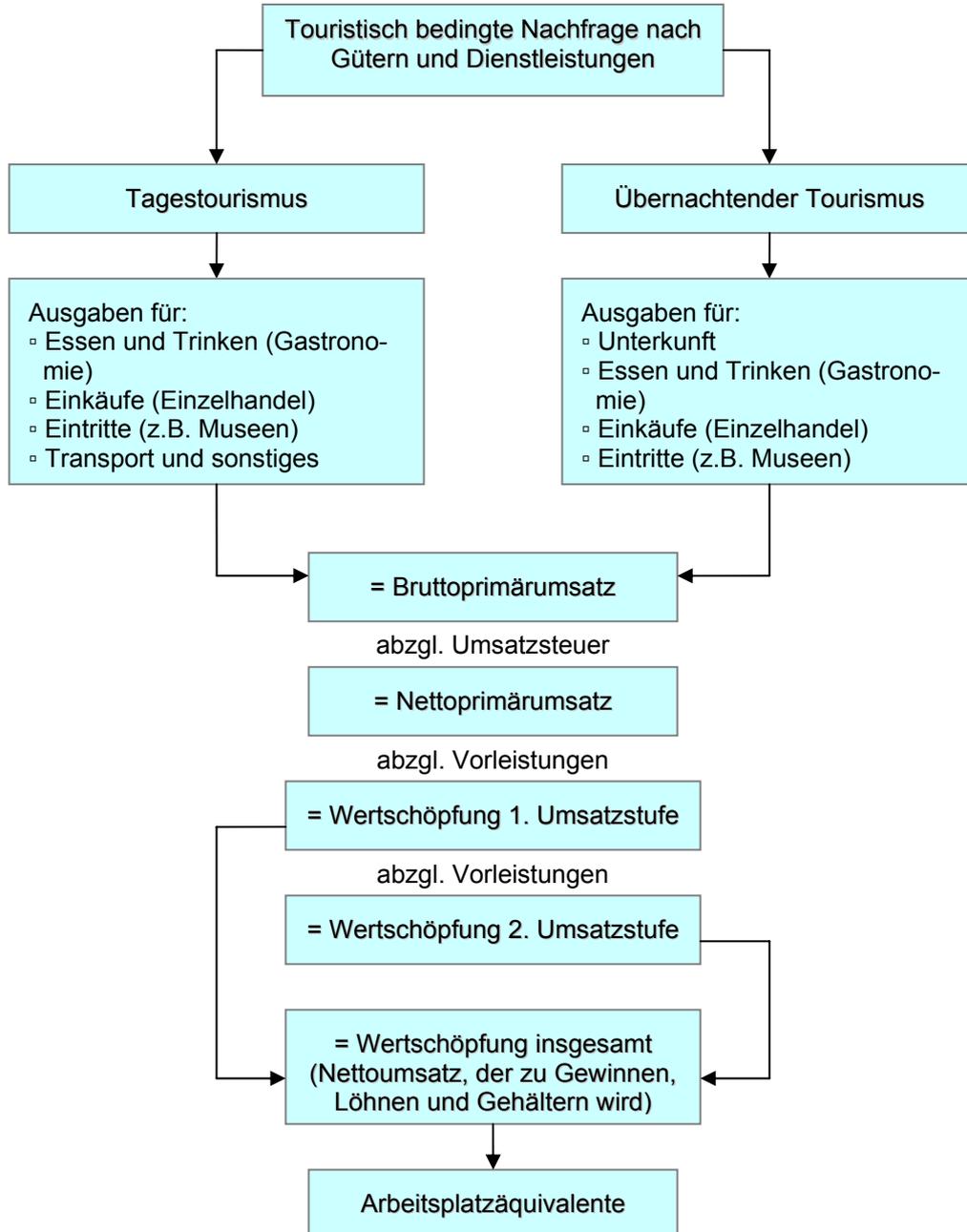
Folgerichtig wird in der weiteren Darstellung der Daten von einem Anteil von ca. 11,5% an den übernachtenden Gästen ausgegangen, welche im Rahmen eines Aufenthaltes als Radtouristen zu bezeichnen sind. Somit ergeben sich für die weitere Berechnung die folgenden Werte:

- Radtouristische Tagesgäste: ca. 17,406 Mio. (9% von 193,4 Mio.)
- Radtouristische Übernachtungsgäste: ca. 0,960 Mio. (11,5% von 8,3 Mio.)

Touristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz insgesamt

Um die Wertschöpfungseffekte des Tourismus zu ermitteln, ist das Berechnungsschema wie in Abb. 91 angegeben, üblich.

Abb. 91: 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 monetären Effekte des Radtourismus, welche weiter unten detailliert beschrieben werden. Für den Tourismus in Rheinland-Pfalz ergeben sich bei einem Reiseaufkommen von 193,4 Millionen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen und durchschnittlichen Ausgaben in Höhe von 28€ (Tagesausflügler) bzw. 22€ (Tagesgeschäftsreisen) pro Tag eine Bruttotoprimärumsatz von 5,232 Mrd. €. Der Bruttotoprimärumsatz bei den Übernachtungsgästen beträgt (bei 8.344.963 Übernachtungsgästen und einer Durchschnittsaufenthaltsdauer von 3 Tagen) in Summe 2,015 Mrd. €. Somit ergibt sich ein **Gesamtbruttotoprimärumsatz** von **7,247 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%¹² beläuft sich der **Nettoprimärumsatz** für den rheinland-pfälzischen Tourismus auf **6,160 Mrd. €** wovon der Tagestourismus rund 4,445 Mrd. € ausmacht. Der Anteil des Übernachtungstourismus beträgt mit 1,713 Mrd. € rund 28% des gesamten Nettoumsatzes.

Zieht man weiter die Vorleistungen mit einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote von 29,9% (Tagestourismus) bzw. 46,9% (Übernachtungstourismus) von diesem Betrag ab, so gelangt man zu einer **Wertschöpfung der 1. Umsatzstufe** bei Tagestouristen von 1,330 Mrd. € bzw. 0,803 Mrd. € bei den Übernachtungsgästen. Zusammengenommen wird eine Wertschöpfung auf der ersten Umsatzstufe von **2.133 Mrd. €** erreicht.

Die **Wertschöpfung der 2. Umsatzstufe** beträgt nach Abzug weiterer pauschaler Vorleistungen (30%) noch **1,208 Mrd. €**, aufgeteilt auf den Tagestourismus mit 0,935 Mrd. € und den Übernachtungstourismus von 0,273 Mrd. €.

Betrachtet man nun auf Basis der errechneten Zahlen die **Gesamtwertschöpfung des Tourismus in Rheinland-Pfalz**, so ergibt sich ein Betrag von **3,341 Mrd. €**. Insgesamt werden somit fast 3,5 Mrd. € zusätzliches Volkseinkommen aus dem Tages- und Übernachtungstourismus in Rheinland-Pfalz insgesamt erwirtschaftet.

¹² Hierin ist die Mehrwertsteuererhöhung auf 19% berücksichtigt

Tab. 31: Gesamttouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz

	Tagesausflüge nach RLP	Tagesgeschäftsreisen	Übernachtungen/Ankünfte
Ankünfte	163.300.000,0	30.100.000,0	8.344.963,0
Ausgaben pro Tag	28,0	21,9	80,5
Aufenthaltsdauer	1,0	1,0	3,0
Bruttoprimärumsatz	4.572.400.000,0	659.190.000,0	2.015.308.564,5
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	1.713.012.279,8
NPU gesamt	6.159.863.779,8		
Wertschöpfungsquote	29,9%	29,9%	46,9%
WS 1. Stufe	1.162.075.460,0	167.533.138,5	803.402.759,2
WS 1. Stufe gesamt	2.133.011.357,7		
Wertschöpfungsquote	30,0%	30,0%	30,0%
WS 2. Stufe	817.339.362,0	117.833.508,5	272.882.856,2
WS 2. Stufe gesamt	1.208.055.726,6		
WS gesamt	3.341.067.084,4		

Quelle: eigene Berechnung nach DWIF 2002/2004; Wertschöpfungsquoten nach DWIF 2002/2004

Touristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz bezogen auf den Radtourismus

Der Radtourismus erreicht nach diesem Berechnungsschema eine Gesamtwertschöpfung von insgesamt ca. **0,341 Mrd. € oder 10,2%** an der gesamttouristischen Wertschöpfung. Im Folgenden wird die Berechnung der Wertschöpfungseffekte für den Radtourismus detailliert ausgewiesen. Es werden dabei die Umsatzsteuersätze bzw. Wertschöpfungsquoten exakt für die einzelnen Posten angewendet.

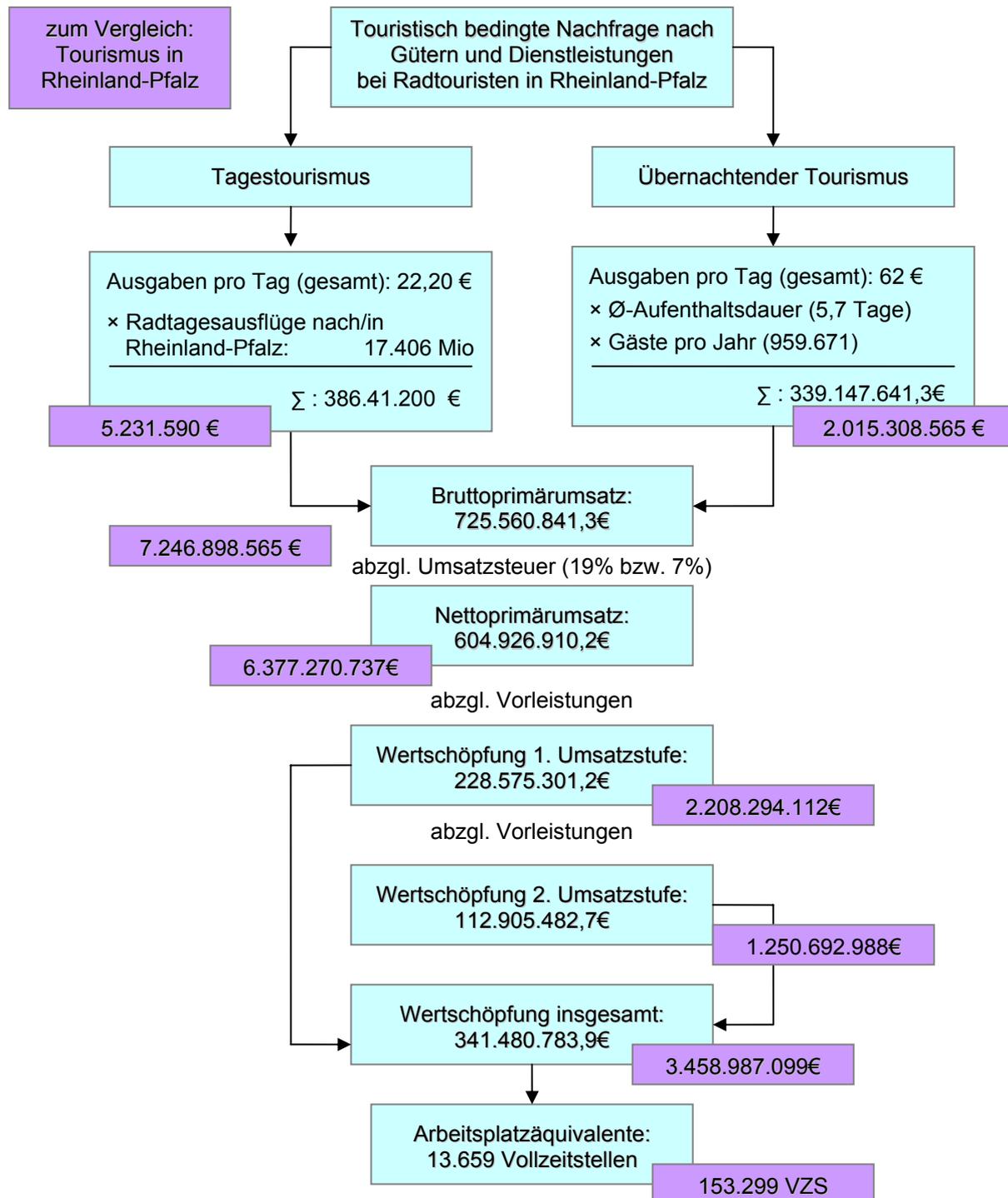
Tab. 32: Radtouristische Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz

	Radtourismus Rheinland-Pfalz Hochrechnung	
	Tagesausflüge	Übernachtungsgäste
Anzahl Ankünfte pro Jahr	17.406.000	959.671
Ausgaben pro Gast und Tag	€	€
gesamt	22,2	62,0
Unterkunft	0,0	30,1
Café/Restaurant (Gastro)	12,9	17,7
Einkäufe/Lebensmittel	3,0	5,0
sonstige Einkäufe	1,3	4,0
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	2,4	1,8
lokaler Transport	1,9	2,4
sonstige Dienstleistungen	0,6	1,1
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	1,0	5,7
Bruttoprimärumsatz pro Gast in €	22,2	353,4
Bruttoprimärumsatz gesamt in €	386.413.200,0	339.147.641,3
Bruttop.u. Tages und Übern.tour.	725.560.841,3	
<i>abzgl. Umsatzsteuer (19% bzw. 7%) für:</i>		
Unterkunft	0,0	24,4
Café/Restaurant (Gastro)	10,4	14,3
Einkäufe/Lebensmittel	2,8	4,7
sonstige Einkäufe	1,1	3,2
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	2,1	1,6
lokaler Transport	1,8	2,2
sonstige Dienstleistungen	0,5	0,9
Nettoprimärumsatz pro Gast in €	18,6	292,4
Nettoprimärumsatz gesamt in €	324.325.998,0	280.600.912,2
Netto.p.u. Tages+Übern.tour.	604.926.910,2	
<i>abzgl. Vorleistungen (29,9% Tagest.; 46,9% Übernachtungst.) für:</i>		
Unterkunft	0,0	11,4
Café/Restaurant (Gastro)	3,1	6,7
Einkäufe/Lebensmittel	0,8	2,2
sonstige Einkäufe	0,3	1,5
Unterhaltung, Kultur, Sport, Eintrittsgelder	0,6	0,7
lokaler Transport	0,5	1,0
sonstige Dienstleistungen	0,1	0,4
WS 1.Umsatzstufe pro Gast in €	5,6	137,1
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe gesamt	96.973.473,4	131.601.827,8
WS Tages+Übern.tour.	228.575.301,2	
<i>abzgl. Vorleistungen pauschal (30%):</i>		
WS 2.Umsatzstufe pro Gast in €	3,9	265,5
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe gesamt	68.205.757,4	44.699.725,3
WS Tages+Übern.tour.	112.905.482,7	
Wertschöpfung insgesamt	165.179.230,8	176.301.553,1
WS insgesamt Tages+Übern.tour.	341.480.783,9	

Quelle: eigene Berechnung nach DWIF 2002/2004

Von diesen 341 Mio. € entfallen ca. 72 Mio. € auf die vier untersuchten Radwege bzw. erwirtschaften die untersuchten vier Radwege einen Anteil von ca. 21% an der gesamt-radtouristischen Wertschöpfung des Landes.

Abb. 92: Berechnungsschema zur Ermittlung der Wertschöpfung



Quelle: eigene Darstellung 2007

Der Anteil, den die vier untersuchten Radwege an der radtouristischen Wertschöpfung insgesamt erwirtschaften können, ist 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. Im Gegensatz zu sonstigen Radwegen sind diese vier stark touristisch geprägt und werden auch von professionellen Marketingaktivitäten unterstützt. Entsprechend groß ist auch ihr Anteil an der radtouristischen Nachfrage insgesamt und folglich sind auch die wirtschaftlichen Effekte dieser Radwege überproportional groß.

Somit erzielt der Radtourismus in Rheinland-Pfalz durchaus beachtliche wirtschaftliche Effekte. Aus einem Nettoprimärumsatz in Höhe von ca. 605 Mio. € wird insgesamt ein Beitrag von ca. 341 Mio.€ zum Volkseinkommen in Rheinland-Pfalz beigesteuert.

Demnach gehen allein auf den Radtourismus ca. 10% der gesamttouristischen Wertschöpfung zurück. Bezogen auf die Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz insgesamt über alle Wirtschaftsbereiche in Höhe von ca. 75.600 Mio. € (2004) erwirtschaftet der Radtourismus immerhin einen Anteil von ca. 0,45%.

Wird ein touristischer Arbeitsplatz mit einem durchschnittlichen Jahreseinkommen von ca. 25.000€ angesetzt, würden ca. 14.000 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.

Tab. 33: Gegenüberstellung von Kosten und Wertschöpfung

Angaben in €	Kosten pro km Radweg pauschal	Länge in km	Kosten gesamt	Bruttoprimärumsatz		jährliche Wertschöpfung
				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- & Rüben	150.000	137	20.550.000,0	116.110,09	15.907.082,79	8.495.257,10
Mosel-Maare	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

Dabei wird ein Pauschalbetrag von ca. 150.000 € pro Kilometer Radwegebau zum Ansatz gebracht. Dieser Wert kann natürlich je nach Örtlichkeit und spezifischen Gegebenheiten stark nach oben abweichen. Weiterhin berücksichtigt er nicht weitere Leistungen wie Marketing, Beschilderung und sonstige Kosten, welche die Einrichtung mit sich bringen. Trotzdem verdeutlicht die Rechnung, dass die Kosten für den Bau von radtouristischer Infrastruktur schon nach kurzer Zeit über die wirtschaftlichen Effekte wieder in die Region zurück fließen können. Auch wenn die Folgekosten des Radwegebaus mit jährlich 500 bis 700€ pro Kilometer Radweg berücksichtigt werden, ändert sich diese positive Einschätzung nicht.

6 Modell zur Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Radtourismus

Aufbauend auf den dargestellten Ergebnissen der wirtschaftlichen Bedeutung des Radtourismus in Rheinland-Pfalz soll nachfolgend ein modellhaftes Vorgehen dargestellt werden, mit dem die wirtschaftlichen Effekte von Radwegen aufbauend auf verschiedenen Kennziffern zumindest näherungsweise abgeschätzt werden können. Diese Daten können z.B. zur Abschätzung von Kosten-Nutzen-Relationen im Rahmen der Planung von Radwegen herangezogen werden, um die zu erwartenden wirtschaftlichen Effekte abschätzen zu können.

An dieser Stelle sei jedoch darauf hingewiesen, dass zur Erzielung positiver wirtschaftlicher Effekte der reine Radwegbau alleine noch nicht ausreicht, sondern dass es verschiedener Voraussetzungen bedarf, welche einen Radweg auch zu einem erfolgreichen touristischen Produkt machen und somit erst wirtschaftliche Effekte, die von außerhalb der Region in die Region getragen werden, ermöglichen. Die reine zur Verfügung Stellung der Infrastruktur „Radweg“ ist zwar eine Grundvoraussetzung, allerdings können weitere, touristische Rahmenbedingungen den Erfolg eines Radweges durchaus erhöhen.

Dabei 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).

Wichtig erscheinen vor allem eine effektive Arbeit im Bereich des Marketings für einen Radweg sowie der Besatz mit Infrastrukturen, welche den Touristen auch Ausgabemöglichkeiten anbieten, wie z.B. gastronomische Betriebe und Unterkünfte. Ebenso ist die Publikation des Radweges im Rahmen einschlägiger Kartenwerke sinnvoll sowie eine gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, da viele Radtouristen, wenn sie eine streckenorientierte Route fahren, den ÖPNV als Verkehrsmittel bevorzugen.

Weiterhin ist die Länge eines Radweges ausschlaggebend für die Höhe der wirtschaftlichen Effekte innerhalb einer Region. Radtouristen – zumindest im Rahmen der hier durchgeführten Befragung – legen 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 Maar-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 somit zu bewegen, dieses Ziel zusammen und koordiniert zu erreichen.

Vereinfacht lassen sich die bestimmenden Parameter der radtouristischen Wertschöpfung auf folgende, einfache Formel reduzieren: Mit zunehmender Radwegelänge steigt die Aufenthaltsdauer der Radtouristen, damit steigen auch die Ausgaben der Gäste insgesamt und somit letztlich auch die Größe der wirtschaftlichen Effekte.

6.1 Grundannahmen der Modellbildung

Die Anforderungen an das Berechnungsmodell sind folgende:

- 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.

Hieraus wird ein Berechnungsmodell entwickelt, welches sich relativ leicht mit wenigen Planungsdaten anwenden lässt. Dem Berechnungsmodell liegen die folgenden Annahmen zu Grunde:

- Radwegelängen von unter 25 Kilometern haben nicht das Potenzial, um Radtouristen anzuziehen, so dass diese auch nicht als radtouristisches Produkt vermarktet werden können. Dies bedeutet nicht, dass Radwege bis 25 Kilome-

tern Länge nicht sinnvoll sind, allerdings dürften diese sich kaum bei der Zielgruppe der Radtouristen erfolgreich vermarkten lassen.

- ➔ 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.
- ➔ Die Besucherzahlen orientieren sich an dem Schwierigkeitsgrad einer Route sowie am Bekanntheitsgrad und Image einer Region als Radregion.
- ➔ Das Berechnungsmodell kann nur auf touristischen Radrouten angewendet werden und liefert keine Ergebnisse für den Alltagsradverkehr.
- ➔ Es wird vorausgesetzt, dass ein Radweg nicht ohne begleitende Maßnahmen, wie touristische und vor allem gastronomische Infrastruktur errichtet wird. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Grundanforderungen der Radtouristen an Beschilderung, Wegequalität etc. eingehalten werden. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass für den Weg ein entsprechendes Marketing aufgebaut und umgesetzt wird.

Das Modell liefert den Bruttoumsatz, der pro Kilometer Radweg zu erwarten ist. Die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte eines geplanten Radweges folgt dann dem Berechnungsweg des DWIF 2004.

Nicht berücksichtigt in dem Modell ist die Tatsache, dass es eine Obergrenze der radtouristischen Erschließung einer Region gibt. Dies bedeutet, dass ab einer bestimmten Dichte von Radrouten keine wesentlichen zusätzlichen Effekte mehr zu erwarten sind. Wenn demzufolge schon ein dichtes Netz vorhanden ist, wird ein zusätzlicher Weg nicht die Effekte erzielen, die in dem Modell berechnet werden können.

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.

6.2 Basiswerte des Berechnungsmodells

Die Basiswerte des Berechnungsmodells werden aus der durchgeführten empirischen Erhebung und der Zählung des Radverkehrsvolumens abgeleitet.

Insgesamt wird auf den untersuchten Radwegen ein Bruttoprimärumsatz von ca. 134 Mio. € pro Jahr erwirtschaftet. Der größte Teil entfällt dabei auf den touristisch bedeutenden Mosel-Radweg (ca. 68%). Der Bruttoprimärumsatz 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.

In Relation zur Gesamtlänge der einzelnen Radwege zeigen sich relativ geringe Unterschiede zwischen den Radwegen Kraut und Rüben, Maare-Mosel und Nahe, 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.

Tab. 34: Bruttoprimärumsatz pro Kilometer

	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	12.010.349,84	3.896.732,94	15.907.082,79	137	87.666,79	28.443,31	116.110,09
Maare-Mosel	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

Werden alle Radwege zusammen betrachtet, so ergibt sich ein Bruttoprimärumsatz in Höhe von ca. 244.000€ 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 und Radweg¹³. Dieser Mittelwert liegt deutlich niedriger bei ca. 200.000€ (199.847,79€), da der Mosel-Radweg weniger stark verzerrend wirkt, und kann somit als Ausgangswert für die weiteren Berechnungsschritte dienen.

¹³ Mittelwert des Bruttoprimärumsatzes pro Kilometer über alle vier untersuchten Radwege

Multiplikatoren

Damit die Berechnungsschritte möglichst individuell an die besonderen regionalen Gegebenheiten angepasst werden können, müssen verschiedene Multiplikatoren definiert werden, mit denen der Bruttoprimärumsatz 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 repräsentieren können: Schwierigkeitsgrad und Landschaftsform oder (rad-)touristischer Bekanntheitsgrad einer Region.

Insgesamt werden fünf Multiplikatoren in das Modell integriert:

- M1: Landschaft bzw. Schwierigkeitsgrad
- M2: Bekanntheitsgrad der Region
- M3: Tagesgäste
- M4: Infrastruktur
- M5: Geplante Länge der Radroute

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 Maar-Mosel-Radweg dagegen als leicht bis mittelschwer, je nach Fahrtrichtung also durchaus anspruchsvoller. Der Kraut & 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 Besucherfrequenz niederschlagen, werden die Bruttoprimärumsätze der entsprechenden Radwege gemittelt und ins Verhältnis zu dem Basis-Bruttoprimärumsatz pro Kilometer gesetzt.

Tab. 35: Herleitung M1

Kilometer Radwege insgesamt	Bruttoprimärumsatz		Berechnung	M1
Mosel-Radweg (1)	380.874,17	Faktoren		
Kraut und Rüben (2)	116.110,09	Flussradweg	Mittelwert 1 und 3/gesamt	1,3
Maare-Mosel (3)	144.700,54	einfache Strecke	Mittelwert aus 1,2,4/gesamt	1,1
Nahe-Radweg (4)	157.706,35	mittelschwere Strecke	3/gesamt	0,7
Gesamt (Mittelwert 1-4))	199.847,79	schwere Strecke	3/gesamt * 0,75	0,5

Quelle: eigene Berechnung

Somit ergibt sich eine Aufwertung des Basis-Bruttoprimärumsatzes um den Faktor 1,3 bei Flussradwegen, um 1,1 bei topographisch einfachen Strecken oder eine Abwertung bei anspruchsvollen topographischen Strecken um den Faktor 0,5.

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 unbekanntem Regionen.

Basis dieses Faktors ist der sehr erfolgreiche Mosel-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 Multiplikator 2. 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.

Sollte es sich bei der zu betrachtenden Region somit um eine radtouristisch eingeführte, bekannte Destination oder Region handeln, ist der Basis-Bruttoprimärumsatz pro Kilometer auch mit diesem Faktor 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 Aufkommen 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. Ein Radweg ganz ohne Ausgabenmöglichkeiten wird sich auch in den regionalwirtschaftlichen Effekten nur gering bemerkbar machen.

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 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. 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. Diese kurzen Radwege bieten den Radtouristen bei den dargestellten Durchschnittswerten der Tagesetappen noch nicht einmal die Möglichkeit, ein Tagespensum 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. 36: Abstufung M5

geplante Länge	Größe M5
unter 25 km	1
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.

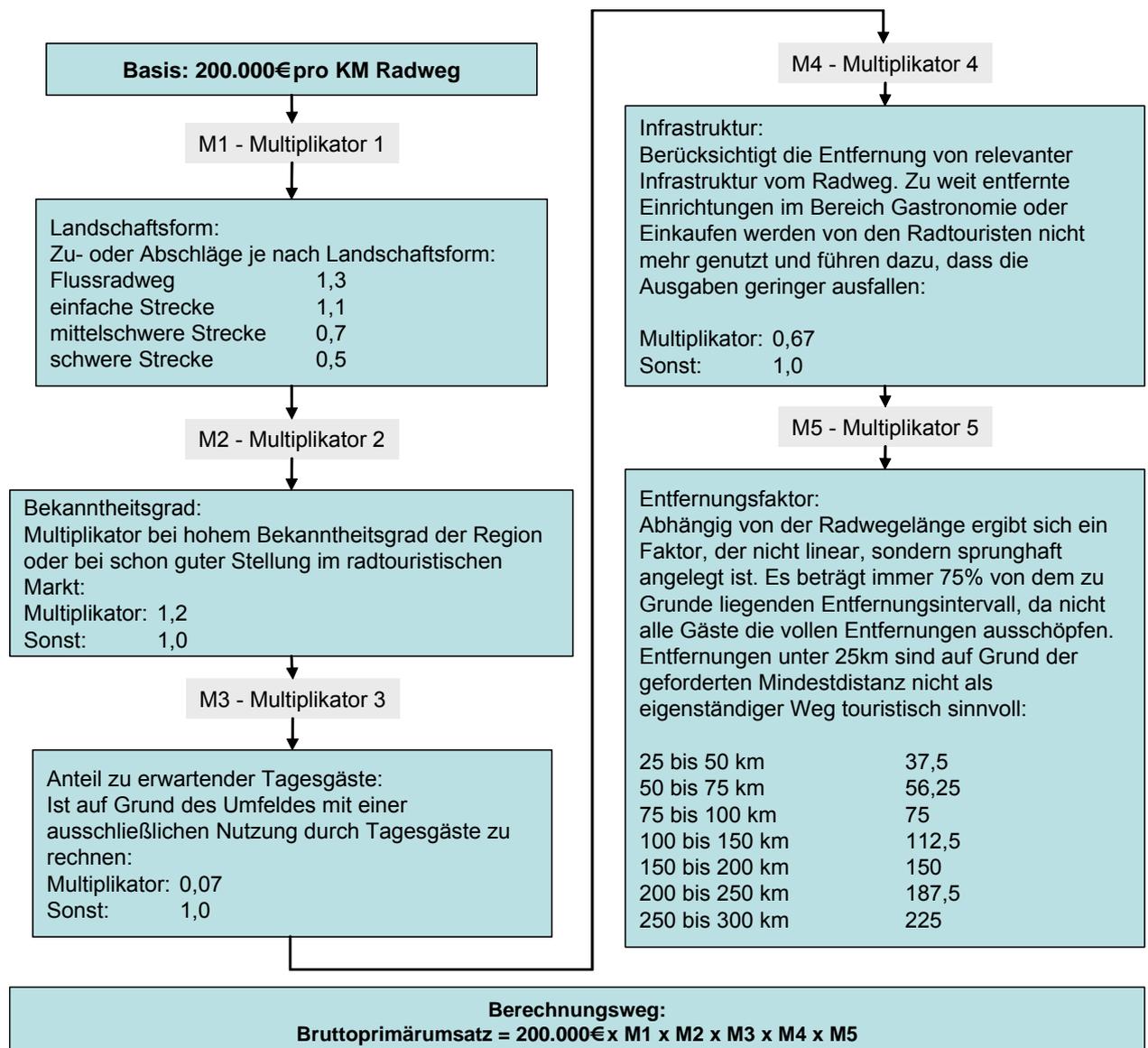
6.3 Anwendung des Berechnungsmodells

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 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. 93.

Abb. 93: Berechnungsmodell für Radwege

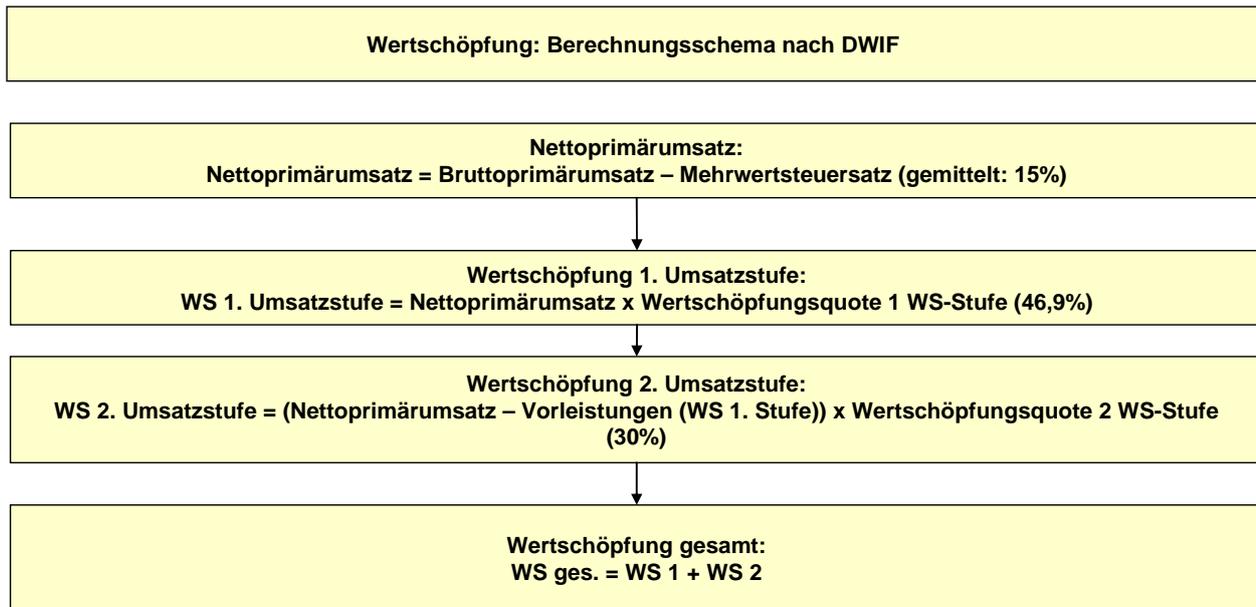


Quelle: eigene Berechnung 2007

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%¹⁴ erhöht, da in Folge der Mehrwertsteuererhöhung auf 19% in Deutschland eine Anpassung des ursprünglich angewendeten pauschalen Mehrwertsteuersatzes von ca. 12% notwendig wurde.

Abb. 94: Berechnungsmodell der wirtschaftlichen Effekte



Quelle: DWIF 2004, eigene Darstellung

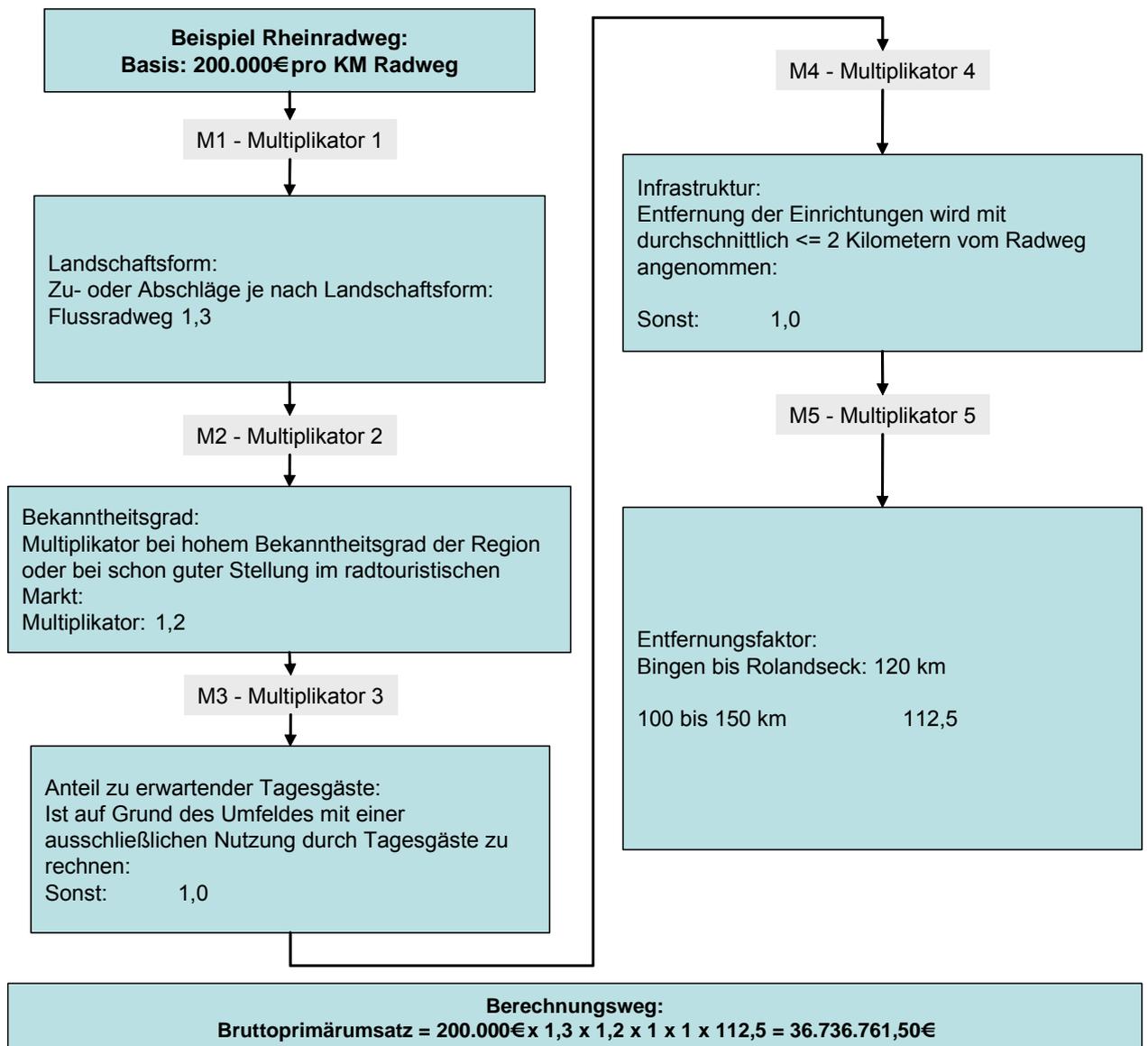
Nachfolgend soll am Beispiel eines Abschnittes des Rheinradweges die Berechnung des Bruttoprimärumsatzes und der wirtschaftlichen Effekte nachvollzogen werden.

Es wird der Abschnitt von Bingen bis nach Rolandseck betrachtet. Er weist eine Streckenlänge von 120km 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%¹⁵.

¹⁴ Der pauschale Mehrwertsteuersatz wird notwendig, da verschiedene Bereiche im Tourismus mit dem verringerten Mehrwertsteuersatz behandelt werden.

¹⁵ Telefonische Auskunft der Romantischer Rhein Tourismus GmbH

Abb. 95: Berechnungsbeispiel Rheinradweg

Quelle: eigene Berechnung 2007; Differenzen können sich durch Abrundung der Multiplikatoren ergeben

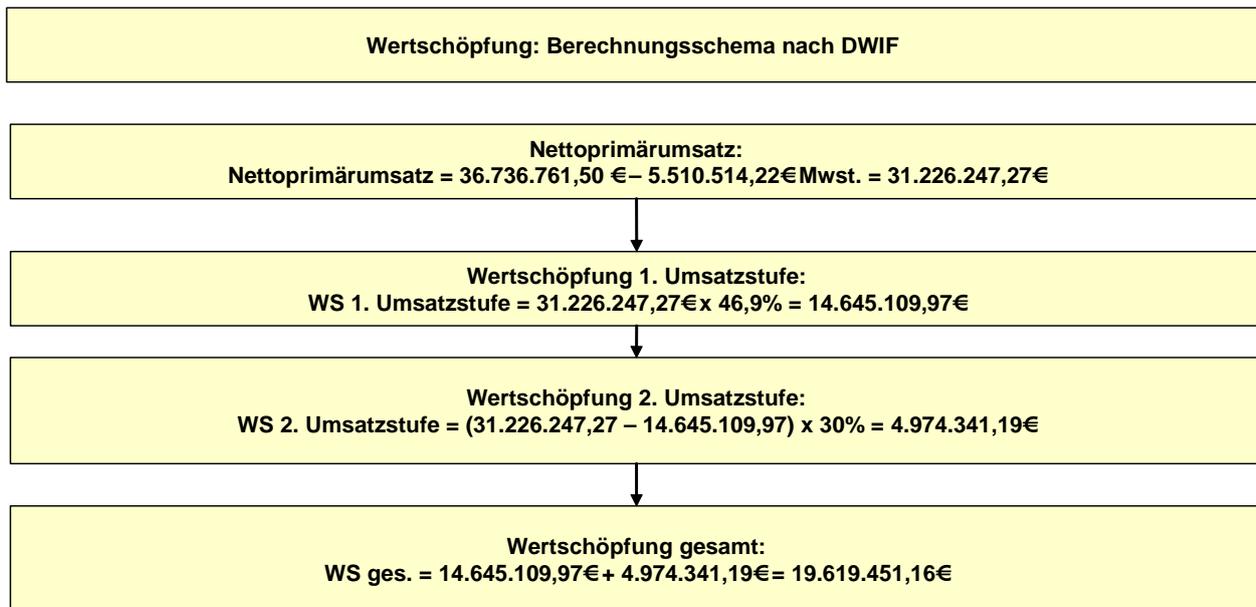
Somit ergibt sich ein Bruttoprimärumsatz für den betrachteten Abschnitt des Rheinradweges in Höhe von ca. 37 Mio. €.

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. 96: 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.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Studie hatte vor allem das 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 über den Zeitraum eines gesamten Jahres 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.

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 entfallen. Der Kraut & 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 gesamt-touristischen Saison in Rheinland-Pfalz, die ebenfalls im Monat September ihren Schwerpunkt aufweist.

In Rheinland-Pfalz insgesamt kann mit einem Volumen von 18,4 Mio. Radtouristen gerechnet werden, die sich in 17,4 Mio. Tagesgäste und ca. 1 Mio. Übernachtungsgäste aufteilen.

Diese 18,4 Mio. Radtouristen leisten einen Anteil von rund 10% an der gesamten touristischen Wertschöpfung: Rund 340 Mio. € an touristischer Wertschöpfung werden durch den Radtourismus erwirtschaftet, die gesamte touristische 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. 71 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, 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 22€ pro Person.

Tab. 37: Durchschnittliche Ausgaben nach Nutzergruppen und Radwegen

	Übernachtungsgäste	Tagesgäste
durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag	in €	in €
insgesamt	62,0	22,2
Unterkunft	30,1	0,0
Café/Restaurant	17,7	12,9
Einkäufe/Lebensmittel	5,0	3,0
sonstige Einkäufe	4,0	1,3
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	1,8	2,4
lokaler Transport	2,4	1,9
sonstige Dienstleistungen	1,1	0,6

Quelle: ETI 2007

Die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus für die Regionen, durch welche die vier untersuchten Radwege führen und in Rheinland-Pfalz spiegelt sich somit in den folgenden Eckdaten wider:

- ➔ Radtouristen in Rheinland-Pfalz jährlich: ca. 18,4 Mio. insgesamt, davon 17,4 Mio. Tagesgäste und 1 Mio. Übernachtungsgäste
- ➔ Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der übernachtenden Gäste: Ca. 5,7 Tage
- ➔ Durchschnittliche Tagesausgaben pro Person: Tagesgäste ca. 22,2 €, Übernachtungsgäste ca. 62,0 €
- ➔ Bruttoprimärumsatz durch Radtouristen in Rheinland-Pfalz (jährlich): 726 Mio. €
- ➔ Daraus resultierende jährliche Wertschöpfung: 341 Mio. €
- ➔ Anteil des Radtourismus an der jährlichen touristischen Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz insgesamt: 10,2%
- ➔ 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 des durchgeführten Projektes muss also lauten: Radwegebau als Teil der radtouristischen Infrastruktur lohnt sich für eine Region. Den durchschnittlichen Kosten von 150.000€ pro Kilometer Radwegebau stehen wirtschaftliche Effekte gegenüber, welche diese Investitionen schon in kurzer Zeit mehr als auffangen. 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.

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 Landesdurchschnitt der Gäste insgesamt. Diese höhere 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 ein-

nehmen 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 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.
- Entwicklung von radtouristischen Produkten, welche in der Lage sind, jüngere Zielgruppen anzusprechen. Hier können auch neue Formen multimedialer Informationsmedien, z.B. GPS-Systemen, welche dynamisch Routen- und touristische Informationen verbinden, eingesetzt werden.
- Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten, welche es dem Nutzer erlauben, auch unabhängig von festen Radrouten 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 Autouristen 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 ohne ausgeprägte radspezifische Infrastruktur 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.

Anhang

Vor-Ort-Fragebogen

Fragebogen zum Fahrradfahren (© ETI) Fragebogen ID -
(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	<input type="radio"/>						
Unterwegs auf der Fahrradtour	<input type="radio"/>						
Rückreise	<input type="radio"/>						

7. Weshalb sind Sie unterwegs? (int.: Es sind Mehrfachnennungen möglich – auf logische Kombinationen achten!!!)

Sportliches Training Fahrt zu Freizeitlokalität 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&Break Betrieb war (B&B), wenn ja, jeweils ankreuzen!)

Hotel	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>		Camping	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>
Jugendherberge	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>		Bauernhof/Winzerhof	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>
Pension, Gasthof	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>		Bekannte/Verwandte	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="text"/>	B&B <input type="radio"/>				

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	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>	Café/Restaurant	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>
Einkäufe Lebensmittel	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>	Sonstige Einkäufe	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>
Unterhaltung/Kultur/Sport/Eintrittsgelder	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>	Lokaler Transport (z.B. Radibus, Bahn etc.)	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>
Sonstige Dienstleistungen	<input type="text"/>	€	Weiß nicht <input type="radio"/>				

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	<input type="radio"/>						
Außerhalb der Freizeit (z.B. Weg zur Arbeit, Weg zum Einkaufen,...)	<input type="radio"/>						

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)

- Selbstständiger
- Angestellter
- Arbeiter/in
- Beamter
- 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
<input type="radio"/>										

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!

Zusatzfragebogen (Selbstaussfüllerbogen zum Zurücksenden)

 <p>EUROPÄISCHES TOURISMUS INSTITUT GmbH an der Universität Trier Liebfrauenstr. 9 54290 Trier 0651/978660 – E-Mail: info@eti.de</p>	 <p style="font-size: 24px; font-weight: bold; margin: 0;">Rheinland-Pfalz</p>																				
<p>Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bitte beantworten Sie alle Fragen und lassen Sie keine aus, auch wenn Ihnen die Fragen ähnlich erscheinen – der Erfolg dieser Forschungsstudie hängt davon ab.</p> <p>Malen Sie bitte in jeder Zeile den Kreis aus, der Ihre Meinung am besten ausdrückt. Also zum Beispiel:</p> <p style="text-align: center;">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!</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Sehr wichtig</td> <td style="text-align: center;">Wichtig</td> <td style="text-align: center;">Nicht so wichtig</td> <td style="text-align: center;">Völlig unwichtig</td> <td style="text-align: center;">Weiß nicht</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> </tr> </table> <p>Routenbeschreibung</p> <p>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:</p> <p style="text-align: center;">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!</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Sehr wichtig</td> <td style="text-align: center;">Wichtig</td> <td style="text-align: center;">Nicht so wichtig</td> <td style="text-align: center;">Völlig unwichtig</td> <td style="text-align: center;">Weiß nicht</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> </tr> </table> <p>Routenbeschreibung</p> <p>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.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!</p>		Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht																	
<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																	
Sehr wichtig	Wichtig	Nicht so wichtig	Völlig unwichtig	Weiß nicht																	
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																	
<p>.....</p> <p> Bitte Abtrennen & mit dem Fragebogen an uns schicken, wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten!</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">Ja, ich möchte an der Verlosung teilnehmen und eine Wochenendreise nach Rheinland-Pfalz gewinnen!</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">Vorname: _____</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">Nachname: _____</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Straße: _____</td> <td style="padding: 5px;">Hausnummer: _____</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Postleitzahl: _ _ _ _ _</td> <td style="padding: 5px;">Wohnort: _____</td> </tr> </table>		Ja, ich möchte an der Verlosung teilnehmen und eine Wochenendreise nach Rheinland-Pfalz gewinnen!		Vorname: _____	Nachname: _____	Straße: _____	Hausnummer: _____	Postleitzahl: _ _ _ _ _	Wohnort: _____												
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: 016 - _ _ _ _ _

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	<input type="radio"/>				
Spezieller Radwanderführer für die Tour	<input type="radio"/>				
Charakter/Schwierigkeitsgrad der Route	<input type="radio"/>				
Kartenskizze	<input type="radio"/>				
Typische Photos	<input type="radio"/>				
Ausschilderung der Route	<input type="radio"/>				
Landschaft	<input type="radio"/>				
Sehenswürdigkeiten	<input type="radio"/>				
Karten- und/oder Literaturtipps	<input type="radio"/>				
Abstecher/Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Routen	<input type="radio"/>				
Hinweise zur Erreichbarkeit der Radregion (z.B. Entfernung zum Wohnort, Öffentliche Verkehrsmittel)	<input type="radio"/>				
Pauschalangebote	<input type="radio"/>				
Internetangebote (wie z.B. www.radwanderland.de)	<input type="radio"/>				
GPS-Koordinaten für digitale Navigationssysteme (GPS = Global-Positioning-System)	<input type="radio"/>				
Publikationen und/oder Broschüren	<input type="radio"/>				
Übernachtungen/Gastronomie	<input type="radio"/>				

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	<input type="radio"/>				
Sehenswürdigkeiten und Kultur	<input type="radio"/>				
Routenverlauf	<input type="radio"/>				
Wegequalität	<input type="radio"/>				
Beschilderung der Route	<input type="radio"/>				
Gastronomisches Angebot	<input type="radio"/>				
Gepäcktransport	<input type="radio"/>				
Qualität der Übernachtungsmöglichkeiten	<input type="radio"/>				
Anschluss der Radroute an den öffentlichen Verkehr	<input type="radio"/>				
Spezielle Betriebe für Radfahrer (z.B. Bed & Bike)	<input type="radio"/>				
Möglichst viel Kilometer am Tag fahren	<input type="radio"/>				
Gemütliches Radeln (bei ca. 30 Kilometer am Tag)	<input type="radio"/>				
Radtour auf einer ausgeschilderten Radroute	<input type="radio"/>				
Rundkurs (Start- und Zielort sind identisch)	<input type="radio"/>				
Übernachtungen an einem Ort, um von dort aus Tagestouren zu unternehmen (Start/Enden von einem festen Standort zu Zielen in der Region)	<input type="radio"/>				
Strecke von einem Start A zu einem Zielort B	<input type="radio"/>				
Geführte Radwanderungen	<input type="radio"/>				

4. Wie sind Sie auf die Idee gekommen, Ihre Fahrradtour/Fahrradreise in Rheinland-Pfalz zu unternehmen?
(Es sind Mehrfachnennungen möglich)

- Tipps von Freunden/Bekannteten Prospekte Reisebüro Fernsehsendung Touristinformation in Rheinland-Pfalz
 Fahrradzeitschrift (z.B. ADFC) Reiseleiter 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	<input type="radio"/>	Café/Restaurant	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>
Einkäufe Lebensmittel	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>	Sonstige Einkäufe	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>
Unterhaltung/Kultur/Sport/ Eintrittsgelder	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>	Lokaler Transport	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>
Sonstige Dienstleistungen	_____ €	Weiß nicht	<input type="radio"/>				

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)	<input type="radio"/>				
Ebene Landschaften (z.B. Lüneburger Heide)	<input type="radio"/>				
Mittelgebirge (z.B. Eifel, Sauerland, Harz)	<input type="radio"/>				
Hochgebirge (z.B. Alpen)	<input type="radio"/>				
Seenlandschaft (z.B. Mecklenburgische Seenplatte)	<input type="radio"/>				
Küstenlandschaft (z.B. Ost- oder Nordsee)	<input type="radio"/>				

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	<input type="radio"/>					
Sehenswürdigkeiten	<input type="radio"/>					
Gastronomisches Angebot	<input type="radio"/>					
Einkaufsmöglichkeiten zur Verpflegung	<input type="radio"/>					
Tourist-Informationen	<input type="radio"/>					

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Zählbogen

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



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



Zähltage

Datum	Tag
10.10.2005	Wochentag
12.10.2005	Wochentag
16.10.2005	Wochenende
20.10.2005	Wochentag
22.10.2005	Wochenende
25.10.2005	Wochentag
09.11.2005	Wochentag
12.11.2005	Wochenende
22.03.2006	Wochentag
26.03.2006	Wochenende
16.04.2006	Wochenende
19.04.2006	Wochentag
23.05.2006	Wochentag
27.05.2006	Wochenende
04.06.2006	Wochenende
16.06.2006	Wochentag
05.07.2006	Wochentag
09.07.2006	Wochenende
26.07.2006	Wochentag
29.07.2006	Wochenende
09.08.2006	Wochentag
12.08.2006	Wochenende
16.08.2006	Wochentag
26.08.2006	Wochenende
06.09.2006	Wochentag
10.09.2006	Wochenende
20.09.2006	Wochentag
24.09.2006	Wochenende
03.10.2006	Wochentag
07.10.2006	Wochenende
18.10.2006	Wochentag
22.10.2006	Wochenende
Summe Wochentags	17
Summe Wochenende	15
Summe Zähl- /Befragungstage	32

Literatur

- ADFC (=Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (1993): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Bremen.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (1998): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Bremen.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2003): Radreiseanalyse 2003.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2004): Radreiseanalyse 2004.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2005a): Deutschland per Rad entdecken. Bremen.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2005b): Radreiseanalyse 2005.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2006): Radreiseanalyse 2006.
- ADFC (= Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2007): Radreiseanalyse 2007.
- BAT-FREIZEIT-FORSCHUNGSINSTITUT (2003): Freizeit-Monitor 2003. Daten zur Freizeitforschung. Repräsentativbefragungen in Deutschland. Hamburg.
- BESEL, K. (2004): Masterplan Fahrradtourismus Rheinland-Pfalz.- unveröffentlichter Endbericht einer Projektstudie der Universität Trier. Trier.
- BETT & BIKE 2006: Sorgenlos vom Rad ins Bett. www.bettundbike.de 20.12.2006
- BIERMANN, A. (1994): Fahrradtourismus - eine umweltschonende Fremdenverkehrsform? Ergebnisse einer Analyse der fahrradtouristischen Angebots- und Nachfragestrukturen im Münsterland. (=unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Trier).Trier.
- BOVAG-RAI MOBILITY FOUNDATION (2006): Mobilität in cijfers 2006. Tweewie- lers. Amsterdam.
- BRACHER, T. (1987): Konzepte im Radverkehr. Bielefeld.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2004): Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationa- len Radverkehrsplans <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeit/en/> images/d-netz-2004.jpg, 12.02.2007
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2006): Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationa- len Radverkehrsplans. o.O.

- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002)
(Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 FahrRad! Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2004)
(Hrsg.): Fahrradverkehr – Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und
Ausland. Bonn.
- CZECH TECHNICAL UNIVERSITY (2006): Zajímavosti z cyklistiky
<http://www.fd.cvut.cz/projects/K612XRCD/obr18.gif>, 28.12.2006
- DÖLGER, R. (1996): Förderung des Fahrradtourismus in Rheinland-Pfalz: Grundla-
gen, Erfolge, Perspektiven. In: BIERMANN, A.; HOFMANN, F.;
STEINECKE, A. (1996): Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerech-
ten und umweltverträglichen Tourismus (= ETI-Texte, Heft 8, S.86-93).
Trier.
- ETI (2006): Sommerbefragung 2006. Trier.
- EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION (2006): EuroVelo Routes.
http://www.ecf.com/83_1, 28.12.2006
- FINANZGRUPPE SPARKASSENVERBAND SAAR (2005): Sparkassen Tourismus-
barometer. Jahresbericht 2005. Saarbrücken.
- FREITAG, E. (2005): Bedeutung und Chancen von Freizeitverkehrsangeboten des
ÖPNV – dargestellt am Beispiel von Fahrradbuslinien in Deutschland. (=
Studien zur Mobilität- und Verkehrsforschung. Band 13). Mannheim.
- HERTLEIN, M. (1998): Radwegeplanung im Freizeitbereich. Evaluation eines beste-
henden Radwegenetzes am Beispiel des Naturparks Altmühltal.
(=unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Eichstätt). Eichstätt.
- KLEMM, H. (1995): Fahrradtourismus – Ein Vergleich der Nachfragesegmente Pau-
schalreisende und Individualreisende. Eine empirische Analyse am Bei-
spiel der Region Saar/Mosel. (= unveröffentlichte Diplomarbeit an der Uni-
versität Trier). Trier.
- KÖLN-DÜSSELDORFER (2006): KD Preisbestimmungen [http://www.k-d.com
/interaktiv/images-inhalt/pdf/KD%20Preisbestimmungen%202005.pdf](http://www.k-d.com/interaktiv/images-inhalt/pdf/KD%20Preisbestimmungen%202005.pdf),
29.12.2006
- KRAUT & RÜBEN-RADWEG 2007: Beschilderung. [http://www.kraut-und-rueben-
radweg.de/schilder_01.shtml](http://www.kraut-und-ruebenradweg.de/schilder_01.shtml), 12.03.07
- LESER et al. (1987): Diercke-Wörterbuch der Allgemeinen Geographie, Bd.2. Braun-
schweig.

- LIEBSCH, F. (2003): Praxis kompakt: Städtetourismus – Wellnesstourismus – Fahrradtourismus. Meßkirch.
- MAARE-MOSEL-RADWEG 2007: Wegstrecke. <http://www.maare-Mosel-Radweg.de/>, 15.06.2007
- MAGICMAPS (2007): Kraut & Rüben-Radweg. <http://www.magicmaps.de/produkt-info/touren/deutschland/rheinland-pfalzsaarland/rad-und-inlinetouren/kraut-und-rueben-radweg.html>, 12.03.07
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR RHEINLAND-PFALZ (1994): Großräumiges Radwegenetz. Mainz.
- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR (1993): Radwanderwege Planung, Entwurf, Bau. Hannover.
- NORTH SEA CYCLE ROUTE 2005: Maps and Information http://www.northsea-cycle.com/index.php/en/maps_information, 29.12.2006
- PENNING, R. (2005): Radelnd geht's im platten Land bergauf. Der Fahrrad-Tourismus kommt den Ostfriesen gelegen/Zahl der Urlauber wächst. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 3. März 2005, S.22.
- OPASCHOWSKI, H.W.; PRIES; M., REINHARDT, U. (2006): Freizeitwirtschaft: Die Leitökonomie der Zukunft. (Zukunft. Bildung. Lebensqualität. Bd. 2). Hamburg, Berlin, Münster.
- RADWANDERLAND 2007a: Mosel-Radweg. http://www.radwanderland.de/radwege/mosel_radweg/mosel_radweg.htm, 12.03.2007
- RADWANDERLAND 2007b: Mosel-Radweg Beschilderung. http://cms.moselland-radtouren.de/cgi-bin/cms?_SID=fake&_bereich=artikel&_aktion=detail&idartikel=100102&_sprache=moselland, 12.03.2007
- RADWANDERLAND 2007c: Nahe-Radweg. http://www.nahe-radtouren.de/radwege/nahe_radweg/micro/karte.htm, 15.06.2007
- RADWANDERLAND 2007d: Nahe-Radweg Beschilderung. http://cms.moselland-radtouren.de/cgi-bin/cms?_SID=979b26b5d56e161e881389a0d5cd38d4bf785e9300014608896908&_bereich=artikel&_aktion=detail&idartikel=100113&_sprache=nahe, 12.03.07
- RADWANDERLAND 2007e: Maare-Mosel-Radweg Beschilderung. http://cms.moselland-radtouren.de/cgi-bin/cms?_SID=979b26b5d56e161e881389a0d5cd38d4bf785e9300014608896908&_bereich=artikel&_aktion=detail&idartikel=100012&_sprache=eifel, 12.03.07

- RHEINBOELLEN (2006): Regio-Radler www.rheinboellen.de/.../radelbus_besetzt.jpg, 29.12.2006
- RNN RHEIN-NAHE NAHVERKEHRSBUND (2006): RegioRadler www.rnn.info/typo3temp/6bee4af8e4.jpg, 29.12.2006
- SCHEER, M. (2001): Fahrradtourismus im Sankt Wendeler Land. Planung – Umsetzung – Akzeptanz eines naturnahen touristischen Angebotes im Naturpark Saar-Hunsrück unter besonderer Berücksichtigung des veränderten Freizeit- und Informationsverhaltens der Bevölkerung. Trier.
- SCHMUDE, J.; SPANTIG, M.; MÖRSCHNER, E. (1999): Fahrradtourismus an der Donau. Planungsgrundlage für die Via Danubia. Abschlussreport einer empirischen Erhebung 1999. Regensburg.
- SCHUMANN, T. (2006): Fahrradtourismus – Eine Chance für den ÖPNV. Untersucht am Beispiel des Ruwer-Hochwald-Radwegs. (= unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Trier). Kordel.
- STEINECKE, A.; HALLERBACH, B. (1996): Fahrradtourismus – ein Bericht zur Forschungslage und zu den Forschungsdefiziten. In: BIERMANN, A.; HOFMANN, F.; STEINECKE, A. (1996): Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus (= ETI-Texte, Heft 8, S.7-31). Trier.
- STIENE, T. (2005): Fahrradtourismus im Osnabrücker Land. Eine Zufriedenheits- und Potentialanalyse.- (unveröffentlichte Masterarbeit Universität Paderborn). Wallenhorst.
- STIFTUNG VELOLAND SCHWEIZ (2003): Veloland Schweiz. Resultate der Zählungen und Befragungen 2002. Bern.
- STIFTUNG VELOLAND SCHWEIZ (2005): Auswertung der Velozählanlagen 2005.
- WÜSTEFELD, A. (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 (2003): Leser-Umfrage Radwelt 2003. Darmstadt.

