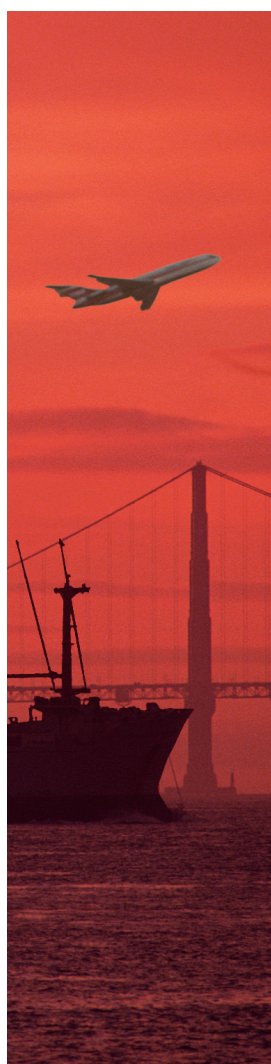


GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE

FACHABTEILUNG **B**
STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK



Landwirtschaft und ländliche Entwicklung



Kultur und Bildung



Fischerei



Regionale Entwicklung



Verkehr und Fremdenverkehr





GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

DAS EUROPÄISCHE FAHRRADNETZWERK EUROVELO

**HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN FÜR EINEN
NACHHALTIGEN FREMDENVERKEHR**

STUDIE

Diese Studie wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

VERFASSER

Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, Vereinigtes Königreichⁱ
Centre for Sustainable Transport and Tourism, Universität Breda, Niederlandeⁱⁱ

REDAKTION

Nils DANKLEFSEN
Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik
Europäisches Parlament
B-1047 Brüssel
E-Mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN
Übersetzungen: DE, FR.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionsschluss: April 2009
Brüssel, © Europäisches Parlament, 2009

Die Studie ist im Internet abrufbar unter:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem offiziellen Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

ⁱ Les Lumsdon, Richard Weston, Peter McGrath, Nick Davies.

ⁱⁱ Paul Peeters, Eke Eijelaar, Pieter Piket.



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

DAS EUROPÄISCHE FAHRRADNETZWERK EUROVELO

**HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN FÜR EINEN
NACHHALTIGEN FREMDENVERKEHR**

STUDIE

Zusammenfassung:

In dieser Studie werden die Herausforderungen und Chancen für den Aufbau eines europaweiten Radwegenetzes eingeschätzt. Im Mittelpunkt steht EuroVelo, ein Netzwerk aus zwölf Langstrecken-Fahrradrouten unter Verwaltung des Europäischen Radfahrerverbandes ECF, das in mehreren Ländern unter Einbeziehung zahlreicher Partner angelegt wird. Es wird der Fahrradtourismusmarkt in Europa untersucht und ein Bedarfsmodell für EuroVelo vorgestellt. Ein weiterer Punkt ist die Mitnahme von Fahrrädern in Eisenbahnzügen. Den Abschluss bildet eine Bewertung des Potenzials des Iron Curtain Trail.

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungen	3
GLOSSAR	5
VERZEICHNIS DER TABELLEN	7
VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN	8
ZUSAMMENFASSUNG	9
1 EINLEITUNG	19
1.1 Vorgaben und Zielsetzungen	19
1.2 Radfahren in Europa	19
1.3 Nachhaltige Tourismusentwicklung und Fahrradtourismus	20
1.4 EU-Tourismuspolitik	22
1.5 Rolle des EuroVelo-Netzes	22
1.6 Der Iron Curtain Trail	25
1.7 Zusammenfassung	25
2 Literaturübersicht und Antworten der Befragten	27
2.1 Der Fahrradtourismusmarkt	27
2.2 Motivationsfaktoren	35
2.3 Art der Anreise zum Radweg/Ausgangspunkt	40
2.4 Wirtschaftliche Auswirkungen	43
2.5 Auswirkungen auf die Umwelt	49
2.6 Soziale Auswirkungen	60
2.7 Zusammenfassung	61
3 Integration der öffentlichen Verkehrssysteme	63
3.1 Einleitung	63
3.2 Eisenbahnverkehr	63
3.3 Reisen mit Fernreisebussen	66
3.4 Reisen mit Fähren	67
3.5 Infrastruktur	69
3.6 Zusammenfassung	69
4 EuroVelo: Zusammenstellung der Fallstudien	71
4.1 Überblick	71
4.2 Entwicklung der Radrouten	72
4.3 Vermarktung der Radwege	82
4.4 Unterstützende Einrichtungen	90
4.5 Erfassung von Nutzerdaten	98
5 Iron Curtain Trail	101
5.1 Allgemeine Beschreibung	101
5.2 Markt- und Mengenprognosen	102
5.3 Integration der öffentlichen Verkehrsmittel	104
5.4 Umweltauswirkungen	105
5.5 Soziale Auswirkungen	106
5.6 SWOT-Analyse	106
5.7 Zusammenfassung	107
6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen	109

6.1	Umfang und Wertschöpfung des Fahrradtourismus	109
6.2	Gibt es entscheidende Erfolgsfaktoren, die Fahrradtouristen anlocken?	110
6.3	Hindernisse und Herausforderungen	110
6.4	Ist der Fahrradtourismus ein nachhaltiges Angebot?	112
6.5	Wird EuroVelo das Potenzial des Fahrradtourismus vergrößern?	112
6.6	Das Potenzial des Iron Curtain Trail	113
6.7	Konsequenzen für die EU-Politiken	113
BIBLIOGRAFIE		117
ANHÄNGE		125
Anhang 1	Entwicklung nationaler Fahrradnetze: D-Netz (Deutschland)	125
Anhang 2	Eine Auswahl der größten Radtourenanbieter und Zielländer	127
Anhang 3	Tourismusaufkommen für verschiedene Routen und Netze	129
Anhang 4	Radfahrerprofile	131
Anhang 5	NUTS-Regionalcodes zur Bestimmung von Modellparametern	133
Anhang 6	Fahrradmitnahme in Zügen in der Europäischen Union	135
Anhang 7	Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften	139
Anhang 8	Einbeziehung des Öffentlichen Verkehrs in den Iron Curtain Trail (nördlicher Teil)	141
Anhang 9	Berechnungen auf der Grundlage von NUTS-3-Regionen entlang des Iron Curtain Trail	145
Anhang 10	Liste der Sachverständigen für die Informationsgewinnung	149
Anhang 11	Übersicht Fahren	153
Anhang 12	Sachverständigenbefragung zum Fahrradtourismus in Europa	159

ABKÜRZUNGEN

Abkürzung Vollständige Bezeichnung

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BMBVS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
CHF	Schweizer Franken
CNL	CityNightLine
CO₂	Kohlenstoffdioxid
CRDFM	Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen (Version 0.0.0)
DB	Deutsche Bahn
DTV	Deutscher Tourismusverband
ECF	Europäischer Radfahrer-Verband
EU	Europäische Union
Fvw	Fietsvakantiewinkel (auf Fahrradurlaube spezialisiertes Reisebüro)
ICT	Iron Curtain Trail
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NMV	Nicht motorisierter Verkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NUTS 3	Verwaltungsebene III der Nomenklatur statistischer Gebietseinheiten, entwickelt von Eurostat
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖP	Öffentlicher Personenverkehr
RLP	Rheinland-Pfalz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SSM	Stiftung SchweizMobil
SVS	Stiftung Veloland Schweiz
TEN	Transeuropäisches Netz

GLOSSAR

Fahrradtourismus	Als Fahrradtourismus werden speziell Fahrten bezeichnet, bei denen Radtouren zu Freizeitzielen unternommen werden. Das Radfahren macht dabei einen wesentlichen Bestandteil des Urlaubserlebnisses aus.
Fahrradurlaub:	Ein Urlaub, der aus dem Wunsch heraus unternommen wird, Rad zu fahren: entweder im Rahmen einer Tour oder von einem Ausgangspunkt aus, bei dem es sich zumeist nicht um den eigenen Wohnort handelt.
Urlaub mit Fahrrad:	Ein Urlaub, bei dem Radtouren unternommen werden, die jedoch nicht die einzige Aktivität darstellen und oft in Verbindung mit anderen Aktivitäten stattfinden, in der Regel von ein und demselben Ausgangspunkt aus.
EuroVelo:	EuroVelo ist ein europäisches Radwegenetz, das zu einem nachhaltigen transeuropäischen Netz entwickelt werden soll. Es umfasst zwölf Radfernwege von 66 000 km Länge, von denen rund 45 000 km bereits existieren, und wird vom Europäischen Radfahrer-Verband verwaltet, dessen Anliegen es ist, dass alle Routen in ganz Europa in puncto Gestaltung, Beschilderung und Förderung hohen Standards genügen.
Radfernwege:	Radfernwege werden angelegt, um Fahrradtouristen anzuregen, innerhalb eines oder mehrerer Länder von Ort zu Ort zu fahren. Sie sind über 100 km und oft sogar über 500 km lang, beschildert und bieten Routenbeschreibungen für Fahrradtouristen an. Häufig stehen sie als konkrete Marken unter einem bestimmten thematischen Motto und werden durch zahlreiche Organisationen auf den verschiedensten Märkten beworben.
Tagesausflüge mit Rad:	Von der eigenen Haustür oder der Urlaubsunterkunft aus zu Freizeit- oder Erholungszwecken durchgeführte Radtouren, die fester Bestandteil eines Ausflugs sind. Auch als Tagesexkursionen bezeichnet.
Integration des öffentlichen Verkehrs:	Ziel des EuroVelo-Netzes ist die problemlose Kombination der Fortbewegung mit dem Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem Straßenbahn, Eisenbahn, Bus und Fähre. Im Idealfall ist diese Kombination nahtlos möglich, wobei Serviceeinrichtungen mit sicheren Radabstellplätzen und Wartebereichen zur Verfügung gestellt werden sollten. Im weiteren Sinne bezeichnet die Integration die Verbundfähigkeit von Fremdenverkehr und Verkehrssektor in puncto Fahrpreise und Bereitstellung von Informationen.
Langsames Reisen	Als langsames Reisen wird die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (z. B. Bahn und Bus) für die Anreise zu einem Urlaubsort bezeichnet. Besucher werden angeregt, mehr Zeit vor Ort zu verbringen, um Küche, Kultur und lokales Erbe kennenzulernen, vorzugsweise durch Erkundung zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieser Form des Tourismus wird nachgesagt, dass sie Touristen reichere Erfahrungen bringt und die Umwelt dabei weniger in

	Mitleidenschaft gezogen wird.
Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs:	Beim Anlegen von Radfernwegen sollten die Grundsätze der Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs berücksichtigt werden. Den Planern fahrradtouristischer Infrastrukturen muss bewusst sein, dass die Natur erhalten bleiben und die Kompetenzen und Fähigkeiten der Gemeinschaft gestärkt werden müssen und dass die Anbieter touristischer Dienstleistungen überdies so wenig Ressourcen wie nur irgend möglich verbrauchen und dafür sorgen müssen, dass möglichst wenig Abfälle erzeugt und die Umweltbelastungen tunlichst gering gehalten werden. Die Beförderung zum Ausgangspunkt einer Route kann zu den schädlichsten Umweltauswirkungen gehören. Dies gilt es beim Anlegen von Routen zu bedenken, wenn attraktive Reisemöglichkeiten in der Nähe des Heimatorts angeboten und die Integration von Bahn, Bus und Fähre zur Beförderung auf längeren Strecken ermöglicht werden sollen.

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1:	Überblick über das Radfahren in ausgewählten europäischen Ländern	19
Tabelle 2:	Anzahl der Fahrradtouristen und Tagesausflügler mit Rad	29
Tabelle 3:	Herkunft der Fahrradtouristen	31
Tabelle 4:	Kategorien der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten	33
Tabelle 5:	Übersicht über den geschätzten wirtschaftlichen Wert des Fahrradtourismus in Europa	34
Tabelle 6:	Gründe für Fahrradtour/Ausflug	37
Tabelle 7:	Deutsche Fahrradtouristen: Anzahl der mit Radfahren verbrachten Tage	39
Tabelle 8:	Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten	40
Tabelle 9:	Überblick über die einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf die Anreise zu einigen Radwegen und Zielgebieten	43
Tabelle 10:	Wichtigste Zahlen für das Veloland Schweiz (Jahr 2007)	44
Tabelle 11:	Tagesausgaben von übernachtenden Fahrradtouristen und Tagesausflüglern mit Rad	46
Tabelle 12:	Umweg- und Emissionsfaktoren zur Ermittlung der CO ₂ -Emissionen	55
Tabelle 13:	Übersicht über die durchschnittliche Entfernung und das durchschnittliche Emissionsniveau pro Reise bei Fahrradurlaube gegenüber allen Urlaube von Deutschen	56
Tabelle 14:	Überblick über die Fallstudien	71
Tabelle 15:	Umsatz 2008 in EUR mit Zug- und Fahrradtickets für das jeweilige Reiseland, Treinreiswinkel, Niederlande	91
Tabelle 16:	Überblick über den Iron Curtain Trail pro Land (mit Ausnahme der russischen Abschnitte)	103
Tabelle 17:	Größte Radtourenanbieter in den EU-Ländern	127
Tabelle 18:	Aufkommen und Art des Aufkommens	129
Tabelle 19:	Radfahrerprofile von verschiedenen Routen und Netzen	131
Tabelle 20:	NUTS-3-Regionalcodes für die Bestimmung von Gebietsfläche, Bevölkerungsgröße und Unterkünften für den Fremdenverkehr in der Region zur Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen	133
Tabelle 21:	Übersicht über die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften	139
Tabelle 22:	Liste der NUTS-3-Regionen, die zur Ermittlung der Nachfrage entlang des Iron Curtain Trail dienen	145

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1:	Karte des EuroVelo-Netzes	24
Abbildung 2:	Von Fahrradurlaubern genannte Beweggründe (Quelle: Trendscape 2008b)	36
Abbildung 3:	Bedeutung der Qualität einer Fahrradrouten oder eines Radfahrgebiets	38
Abbildung 4:	Alle deutschen Fahrradtouristen, die Übernachtungen einlegen (eine oder mehrere Nächte), und Tagesausflügler mit Fahrrad	41
Abbildung 5:	Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für deutschen Fahrradurlaub und deutschen Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)	41
Abbildung 6:	Nutzung der einzelnen Verkehrsträger durch Niederländer unter spezieller Berücksichtigung von Radtouren im Urlaub	42
Abbildung 7:	Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der übernachtenden Radfahrer pro Routenkilometer	47
Abbildung 8:	Verhältnis zwischen der Bevölkerungsdichte und der Anzahl der Tagesausflügler mit Rad pro Routenkilometer	48
Abbildung 9:	Externe Effekte aller touristischen Reisen (Inland und international) von Bürgern der EU27, der Schweiz und Norwegens	50
Abbildung 10:	CO ₂ -Emissionen insgesamt bei Fahrradurlaub (>3 Nächte) und deutschem Urlaub generell (2008)	55
Abbildung 11:	CO ₂ -Fußabdruck (CO ₂ -Emissionen) der Niederländer	58
Abbildung 12:	Unterkünfte der deutschen Fahrradtouristen (nur Langstreckenradler)	59
Abbildung 13:	Fahrradbeförderung in deutschen und schweizerischen Zügen	65
Abbildung 14:	Saisonabhängigkeit und Zahl der Radfahrer (einfache Fahrten) auf den Scandic-Fähren zwischen Deutschland und Dänemark	69
Abbildung 15:	Organisation, Partner und Verantwortungsbereiche von SchweizMobil	73
Abbildung 16:	Übersichtskarte des Drauradwegs	74
Abbildung 17:	Die Donau in Südosteuropa	76
Abbildung 18:	Informationstafel zum Serbischen Donauradweg	77
Abbildung 19:	Beschilderung am Berliner Mauerweg	81
Abbildung 20:	Die Fahrradreise am „Grünen Band Europa“	89
Abbildung 21:	Zertifizierte Bett&Bike-Mitglieder in Deutschland	94
Abbildung 22:	Logos von Radfahrer-Herbergen	95
Abbildung 23:	Beispiel für die internetbasierte Vernetzung von Langsamverkehr und Informationen über öffentliche Verkehrsmittel	97
Abbildung 24:	Aufbau der Untersuchung	99
Abbildung 25:	Auswahleinheiten	99
Abbildung 26:	Karte des Erfassungsgebietes	100
Abbildung 27:	Karte des geplanten Iron Curtain Trail	101
Abbildung 28:	Streckenlänge, Fahrzeit in Tagen und Einnahmen gemäß den Schätzungen für den Iron Curtain Trail	104
Abbildung 29:	Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz)	126

ZUSAMMENFASSUNG

Vorgaben und Zielsetzungen

Ziel der Studie ist eine Einschätzung der potenziellen Vorteile europäischer Radfernwege für touristische Zwecke, vor allem im Hinblick auf die Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs.

Dabei werden im Wesentlichen drei Ziele verfolgt:

- (a) Ermittlung des aktuellen Ausmaßes und Umfangs des Fahrradtourismus in Europa;
- (b) Beurteilung des Ausmaßes, in dem EuroVelo zu einem nachhaltigen Fremdenverkehrsnetz in ganz Europa ausgebaut werden kann;
- (c) Untersuchung des Potenzials für den Ausbau des derzeit als Iron Curtain Trail bekannten themenbezogenen Radweges, mit dem der Wiedervereinigung Europas in den vergangenen Jahrzehnten ein bleibendes Zeichen gesetzt wird.

Hintergrund

Fahrradurlaub und Tagesausflüge mit dem Rad werden oft als nachhaltige Tourismusprodukte eingestuft. Im Mittelpunkt dieses Berichts stehen vor allem Fahrradreisen zu Erholungszwecken. Dabei geht es im Wesentlichen um den Fahrradtourismus, der für einige Reiseziele heute große Bedeutung hat. In unserem Bericht wird ein Überblick über den europäischen Fahrradtourismusmarkt gegeben und der Versuch unternommen, dessen Entwicklungspotenzial einzuschätzen.

Bei EuroVelo handelt sich um ein europäisches Radwegenetz, das ein nachhaltiges transeuropäisches Netz anbieten möchte. Es umfasst zwölf Radfernwege mit 66 000 km Gesamtlänge. Verwaltet wird es vom Europäischen Radfahrer-Verband, dessen Anliegen es ist, dass alle Routen in ganz Europa in puncto Gestaltung, Beschilderung und Bekanntmachung hohen Standards genügen. In dem Bericht wird eingeschätzt, ob dieses Netz zur Verbesserung des europäischen Verkehrs- und Fremdenverkehrsangebots insgesamt beitragen könnte oder nicht.

Drittens wird in dem Bericht der Gedanke entwickelt, einen neuen Radfernweg anzulegen, der die drei Kernthemen Kultur, Erbe und Natur einem neuen Markt nahebringen könnte. Der Iron Curtain Trail bietet die Möglichkeit, auf der 6800 km langen Strecke von der Barentssee zum Schwarzen Meer mehr als zwanzig Länder – darunter 14 EU-Mitgliedstaaten – zu entdecken. Wahrscheinlich wird nur ein kleiner Teil der Marktteilnehmer die komplette Route abfahren. Die meisten Radfahrer werden sicherlich nur einen Teil des Trails in einem bestimmten Land, das er durchquert, zurücklegen wollen. In der vorliegenden Studie wird das Potenzial dieses neuen Radfernwegs bewertet und überlegt, ob er Teil des EuroVelo-Netzes werden sollte.

Der Fahrradtourismusmarkt

Es liegen keine zuverlässigen Daten zum Gesamtumfang und -wert des bestehenden Fahrradtourismusmarkts vor. Es wurde beschlossen, zur Beurteilung dieses Marktes in Europa das Internet zu durchsuchen und die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden fahrradtouristischen Angebote zu analysieren. Die Ergebnisse sind eindeutig. Das für die Reiseveranstalter bei weitem wichtigste Reiseland ist Frankreich, gefolgt von Österreich. Zudem wurden wissenschaftliche Studien aus Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich geprüft, ergänzt durch Ergebnisse der Marktforschung überwiegend aus Dänemark, Frankreich und Spanien. Allen diesen Studien ist die Forderung gemeinsam, dass die Routen durchgehend, sicher, angenehm und gut ausgeschildert sein müssen. Wir sind uns jedoch der kulturellen und sozio-geografischen Unterschiede bewusst, die die Neigung, im Alltag Fahrrad zu fahren und sich auch für einen

Fahrradurlaub zu entscheiden, beeinflussen. So leben beispielsweise die Menschen in Dänemark, den Niederlanden und Deutschland in einem fahrradfreundlicheren Umfeld, weshalb sie auch in ihrer Freizeit und im Urlaub öfter aufs Rad steigen. Die wichtigsten Auslandsmärkte des europäischen Fremdenverkehrssektors sind Deutschland und das Vereinigte Königreich.

Trends

Der Literatur sind keine eindeutigen Trends zu entnehmen. Der Fahrradtourismus wird in den Tourismusstatistiken von Eurostat nicht erfasst und ist auch in anderen allgemeinen Übersichten über den inländischen oder internationalen Fremdenverkehr nicht aufgeführt. Anzumerken ist, dass der Fahrradtourismus weder auf der Angebots- noch auf der Nachfrageseite überall in Europa gleichermaßen zunimmt. In Ländern wie Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz nimmt der Fahrradtourismus einen großen Stellenwert ein. Am schnellsten verändert sich der Markt in Deutschland. Während einige Märkte noch immer im Wachsen begriffen sind, geht aus der für diese Studie durchgeführten Befragung von Sachverständigen hervor, dass sich die meisten Märkte verhältnismäßig statisch verhalten.

Der Fahrradtourismusmarkt (Umfang und Wert)

Die Frage nach dem Wert des Fahrradtourismus in der EU lässt sich nicht eindeutig beantworten. Es wurde ein Modell entwickelt, bei dem Teile der bestehenden Tourismusströme innerhalb Europas (EU27 plus Norwegen und Schweiz) herangezogen werden, um Umfang und Wert des Fahrradtourismus zu veranschlagen. In Europa finden jährlich schätzungsweise 2795 Mrd. Fahrradreisen im Wert von über 54 Mrd. EUR statt – dieser Schätzwert schließt die inländischen und die internationalen Fahrradreisen ein. Die Anzahl der übernachtenden Fahrradtouristen beträgt 25,6 Mio. Personen bzw. rund 3 % aller Urlaubsreisen der EU-Bevölkerung (Angaben nach Peeters et al. 2007a).

Motivation

Menschen unternehmen Radreisen oder -touren, weil sie etwas für ihre Gesundheit tun (sich körperlich betätigen), sich entspannen und zugleich neue Gegenden kennenlernen möchten. Dabei sind Faktoren wie die Tatsache, dass Radfahren nicht teuer ist, dass man dabei spektakuläre Landschaften und Gegenden kennenlernt (obwohl die durchradelte Umgebung durchaus wichtig ist), und auch der Komfort für die Betroffenen nicht unbedingt ausschlaggebend. Hinsichtlich der Streckenmerkmale sind die Sicherheit (geringes Verkehrsaufkommen), Benutzerfreundlichkeit (Beschilderung) und Vielfalt der Strecke und die Unterkunft/Verpflegung das, worauf am meisten Wert gelegt wird. Weniger maßgeblich sind offenbar das Informationsmaterial, der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, die Dichte des Streckennetzes, die Reparaturwerkstätten und die Infrastruktur an den Rastplätzen. variiert Die Anzahl der Fahrradtouristen (die über Nacht bleiben) und der per Rad anreisenden Tagestouristen unterscheidet sich je nach Streckennetz, Region und Route beträchtlich.

Anreise zum Startpunkt der Tour

In Deutschland, Großbritannien und Spanien durchgeführte Marktbeobachtungen zur Anreise zum Startpunkt von Radreisedestinationen haben gezeigt, dass die große Mehrzahl der Tagestouristen von der eigenen Haustür oder ihrer Ferienunterkunft aus losradelt. Bei Urlaubsreisen bietet sich jedoch ein unterschiedliches Bild. In den Niederlanden reisen zum Beispiel die meisten Radfahrer nur selten per Flugzeug, sondern eher mit dem Auto zu ihrem Urlaubsort. Daher wird in der Urlaubszeit verstärkt Fahrrad gefahren. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt auch von der Art der Strecke und deren Zugänglichkeit für die verschiedenen Verkehrsmittel ab. Anders als die Bewohner des europäischen Festlands, die relativ selten per Auto anreisen, sind britische Fahrradtouristen, die nach Schottland reisen,

bei der Anreise stark auf ihr Auto angewiesen. Dies lässt sich möglicherweise damit erklären, dass dort – im Gegensatz zu anderen Formen des Freizeitradelns – verstärkt Mountainbiking betrieben wird.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Ein wichtiger Aspekt für das Anlegen von Fahrradrouten ist die Art und Weise, in der unmittelbare Ausgaben, die der lokalen Wirtschaft zugutekommen, zur Gründung von Unternehmen und Schaffung oder Erhaltung von Arbeitsplätzen führen können. Ein gutes Beispiel für Ausgaben, die durch ein zur Anziehung von Touristen angelegtes Radwegenetz getätigt werden, liefert das „Veloland Schweiz“. Dieses Schweizer Netz wurde seit der Konzipierung des Projekts genauestens beobachtet, und es hat sich schon von den frühesten Entwicklungsphasen an sehr rentiert. Wir haben anhand der vorliegenden Daten einen nach Reise/Ausflug gewichteten Durchschnitt berechnet. Fahrradtouristen geben pro Tag durchschnittlich 53 EUR aus, die Kosten für die Unterkunft mit eingeschlossen. Per Rad anreisende Tagestouristen dagegen geben meist viel weniger aus, bei ihnen liegt der geschätzte Durchschnitt bei knapp 16 EUR pro Tag. Ähnliche Ergebnisse liegen auch aus anderen Ländern vor. Die täglichen Ausgaben der per Rad anreisenden Tagesausflügler und Touristen sind in etwa so hoch wie die eines Durchschnittstouristen bei Reisen zu den verschiedensten Zwecken. Diese Schlussfolgerung basiert auf ausführlichen Daten zu den deutschen Touristen. Niederländer, die bei längeren Urlauben im eigenen Land (Durchschnittsdauer: 9,9 Tage) mit dem Auto fahren, gaben 2007 pro Tag 21 EUR aus; bei Kurzurlauben (Durchschnittsdauer: 3,2 Tage) waren es pro Person täglich 32 EUR (CBS 2008). Im Vergleich dazu wurden auf den niederländischen LF-Radrouten im Jahr 2003 täglich durchschnittlich 31 EUR ausgegeben.

Auswirkungen auf die Umwelt

Im Zusammenhang mit dem Radfahren lassen sich folgende unmittelbare Auswirkungen auf die Umwelt und die Ökosysteme feststellen:

- Bodenverlust (Erosion durch Verlassen der Wege, die sich auf die Wasserqualität auswirkt)
- Schäden an der Vegetation
- Störung der Fauna
- Überfüllung (Auswirkungen auf die Erholungsqualität)

Die Nachhaltigkeit des Fahrradtourismus lässt sich in absoluten Zahlen angeben. Wie alle touristischen Aktivitäten wirkt er sich zusätzlich auf die Umwelt aus. Das Hauptproblem besteht dabei darin, dass der Fremdenverkehr wie jeder andere Sektor ebenfalls zum Klimawandel beiträgt. Investitionen in die Entwicklung von Fahrradwegen fließen häufig in die erneute Nutzung alter, für einen anderen Zweck bestimmter Infrastrukturen wie beispielsweise Bahnstrecken und Treidelpfade, vor allem in Belgien, Frankreich und Spanien. Die Anlage neuer Routen wirkt sich nur minimal auf die Fauna aus. Doch dürfte die zunehmende Nutzung der Trails größere Auswirkungen nach sich ziehen. Wenn eine Route durch ökologisch gefährdete Gebiete oder in deren Nähe verläuft, spielen daher Umweltverträglichkeitsprüfungen eine große Rolle.

Das Fahrradfahren selbst verursacht so gut wie keine Emissionen. Die meisten Radfahrer beginnen ihren Tagesausflug an ihrer Haustür, doch wird in manchen Fällen zum Erreichen des Ziels auf motorisierte Verkehrsmittel zurückgegriffen, was sich unterwegs auf die Luftqualität auswirkt und für Verschmutzungen und Staus am Zielort sorgt. Im Mittelpunkt dieser Studie stehen die CO₂-Emissionen bei Fahrradurlaubs in Deutschland und den Niederlanden, wofür Informationen zur Untersuchung vorliegen. In Deutschland, wo Radfahrer umweltfreundlichere Verkehrsmittel nutzen und zu den Startpunkten ihrer Touren kürzere Strecken zurücklegen (53 % kürzer als bei allen anderen Urlaubsarten),

sind die Emissionen pro Fahrradurlaub 66 % niedriger als bei anderen Urlaubsreisen. In den Niederlanden besteht ein deutlicher Unterschied zwischen Urlaub, in dem „häufig“ oder „regelmäßig“ Radtouren unternommen werden, und anderen Urlaubsarten. Die CO₂-Emissionen sind hier pro Urlaubsreise 28 % und pro Tag 26 % niedriger. Bei rund 12 % aller Urlaube der Niederländer stehen „häufig“ oder „regelmäßig“ Radtouren auf dem Programm.

Was den Beitrag zum Klimawandel angeht, so hat der Fahrradtourismus einen erheblichen Vorteil gegenüber anderen Tourismusarten (der sich im Wesentlichen aus der Beförderung zum Startpunkt ergeben). Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft lassen sich minimieren und sind, da Fahrradinfrastrukturen generell nur geringfügige Investitionen erfordern, wahrscheinlich geringer als bei den meisten anderen Tourismusarten.

Wie anhand der spanischen und britischen Fallstudie deutlich wird, sind außerdem potenzielle soziale Auswirkungen zu verzeichnen. Durch Routen, die durch Städte und Dörfer führen, erhalten auch die Gemeinden vor Ort unmittelbaren Zugang zu sportlichen und sozialen Aktivitäten, was die Lebensqualität derjenigen, die sie nutzen, verbessert.

Wirtschaftliche Auswirkungen von EuroVelo

Auch eine Bewertung des EuroVelo-Netzes wurde vorgenommen. Die Studie gelangt zu dem Ergebnis, dass das Netz zurzeit zwar kein größeres Verkehrs- oder Fremdenverkehrsnetz darstellt, jedoch über erhebliches Potenzial verfügt. Es wurde ein Modell erstellt zur Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen von EuroVelo, wenn dieses zu einem europäischen Verkehrs- und Fremdenverkehrsnetz ausgebaut wird. 45,2 Millionen Nutzungen dieses Netzes führen schätzungsweise zu direkten Einkünften in Höhe von insgesamt fast 5 Milliarden EUR, die EuroVelo als Fahrradtourismusprodukt zugutegehalten werden können.

Integration des öffentlichen Verkehrs

Wie bei allen Urlaubsreisen muss eine reibungslose Integration der auf dem Weg zum Startpunkt und vor Ort genutzten Verkehrsmittel gewährleistet sein. In diesem Zusammenhang stellt sich das Mieten eines Fahrrades für gelegentliche Tagesausflüge an Bahnhöfen als ideale Möglichkeit dar. Aus Sicht der Fahrradtouristen ist die Fahrradmitnahme problematisch, da die Zugbetreiber der einzelnen Länder hier unterschiedliche Ansätze verfolgen. In Deutschland dürfen Fahrräder beispielsweise in den meisten Zügen – außer in ICE-Fernzügen – mitgenommen werden, während sie in der Schweiz und den Niederlanden in fast allen Zügen mitgenommen werden dürfen. Mit dem dritten Eisenbahnpaket (Europäisches Parlament und Rat 2007) sollen die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder verbessert werden. Dies hat dazu geführt, dass in Deutschland nun Fahrräder in ICE-Fernzügen erlaubt sind. Auch in Frankreich müssen jetzt in den neuen Thalys- und immer mehr TGV-Zügen Fahrradplätze angeboten werden. Im Allgemeinen müssen Räder nicht eingepackt werden, auf manchen Fernstrecken wird dies jedoch verlangt. Mitunter ist die Fahrradmitnahme kostenlos. In anderen Fällen sind die Kosten sehr gering, und sie betragen in keinem Fall mehr als 20 EUR pro Fahrt.

Nicht alle Reiseziele sind mit der Bahn erreichbar. Manchmal bieten Fernbusse Lösungen für Fahrradtouristen an, doch sind die Möglichkeiten hier zurzeit noch sehr beschränkt. Es gibt einen Markt für Radfahrer, die per Bus durch Europa reisen möchten. Allerdings gelten Einschränkungen, was die Fahrradmitnahme anbelangt: Räder müssen eingepackt sein und werden, ähnlich wie im Flugzeug, in einem separaten Gepäckbereich befördert.

Das Angebot der Fahrradmitnahme auf Fähren spielt im europaweiten Fahrradtourismus eine große Rolle. Um die Konzepte der Fährbetreiber für die Mitnahme von Fahrradtouristen

zu beurteilen, führte das Forschungsteam eine kleine elektronische Umfrage durch. Ihre Ergebnisse belegen, dass die Fährbetreiber zwar bereit und in der Lage sind, eine große Anzahl von Fahrradtouristen zu befördern, die meisten von ihnen dafür jedoch keinerlei Werbung machen.

Fallstudien bewährter Verfahren

Die zweite große Aufgabe, die kurz dargestellt wird, bestand in der Durchführung einiger Fallstudien, die Einblicke vermitteln und über bewährte Verfahren für den Aufbau eines Radfernwegenetzes in Europa berichten. In ihrem Mittelpunkt stehen die Entwicklung des Tourismus, Vermarktungsstrategien, die Notwendigkeit unterstützender Einrichtungen und letztlich die Überwachung. Die untersuchten Fälle lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Beispiel von „Veloland Schweiz“ verdeutlicht die wichtigsten Aspekte beim Aufbau eines Netzes: hohe Qualitätsstandards in Bezug auf Belag, Beschilderung und Beschreibung der Radwege. Darüber hinaus ist dieses Netz ein gutes Beispiel für die Einbeziehung der Beteiligten mit dem Ziel, dass betroffene Sektoren wie Fremdenverkehr, Sport und Verkehr und die lokale Wirtschaft in die Entwicklung eingebunden werden.
- Der Drauradweg lässt erkennen, wie lokale Fremdenverkehrsbehörden und Anbieter von Verkehrsdiensten Verkehr und Fremdenverkehr als touristische Erfahrung gestalten und fördern können. Der Ausbau des Donauradwegs in Serbien zeigt, wie wichtig der Austausch von Kenntnissen und Fertigkeiten ist und dass Anreize für den Fremdenverkehr geschaffen werden müssen, damit die Branche sich in der Anfangsphase des Ausbaus des Tourismus mehr aktiv als reaktiv verhält.
- Das Beispiel der „Vias Verdes“-Radwege macht deutlich, wie nicht mehr genutzte Ressourcen wieder einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden können. Hier sieht man, wie das industrielle Erbe gleichzeitig genutzt werden kann, einem breiten Nutzerspektrum Zugang zu natürlichen Arealen zu bieten. Am Beispiel des Donauradwegs in Österreich wird deutlich, dass Radfernwege für die Allgemeinheit Attraktivität gewinnen und so internationale Kunden ansprechen können. Darüber hinaus wird auf die Bedeutung der Planung der weiteren Entwicklung kurz vor der Fertigstellung eines Projekts hingewiesen.
- Den Bernstein-Radweg in Osteuropa zeichnen seine Ausrichtung an Nachhaltigkeit und die Verpflichtung des Entwicklungsprogramms zur Wahrung der lokalen Vielfalt aus. Dieses Beispiel führt die Bedeutung grenzübergreifender Partnerschaften vor Augen.
- Beim Radfernwegenetz „Cycle Route Network of the Mediterranean“ (Cyronmed) war die Einbeziehung aller Partner aus den vier teilnehmenden Ländern entscheidend. Hier arbeiteten erstmals alle Partner bei der Planung eines Radwegs zusammen. Der Erfolg des Projekts war maßgeblich auf die technische Unterstützung des Europäischen Radfahrer-Verbands und des italienischen Radfahrerverbands FIAB zurückzuführen. Auch dieses Beispiel zeigt, wie wichtig grenzübergreifende Partnerschaften sind.
- Das Beispiel des Berliner Mauerradwegs lässt erkennen, dass städtisches Erbe und sanfte Mobilität parallel zueinander ausgebaut und gefördert werden können, um sowohl Anwohnern als auch Besuchern die Möglichkeit zu geben, touristische Erlebnisse auf nachhaltige Weise zu genießen. Außerdem ist dies ein sinnvolles Beispiel für die Kombination von Stadt- und Fahrradtourismus.
- Die Nordseeküsten-Route (EuroVelo 12) führt die Bedeutung der Vermarktung der für touristische Zwecke ausgebauten Radfernwege durch das Management Committee vor Augen. Es wird vor allem deutlich, wie wichtig es ist, die Kommunikation über die Vermarktung mit den Mitarbeitern im Bereich Fremdenverkehr und den Informationsanbietern in allen Ausbauphasen aufrechtzuerhalten.
- Eine Fallstudie über die Fahrradtour entlang dem „European Green Belt“ veranschaulicht, wie wichtig es ist, auf Themenrouten als zwei Hauptattraktionen Kultur und Natur anzubieten.

- Treinreiswinkel ist ein auf Bahnreisen spezialisiertes Reisebüro in den Niederlanden, das Bahnfahrkarten für Rundreisen und weitere Bahnreisepakete anbietet. Sein Umsatz bei den Bahn- und Fahrradfahrkarten hat in den letzten Jahren zugelegt. Treinreiswinkel schlägt zwei Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrradmitnahme in Zügen vor:
 - o mehr direkte Mitnahmeeinrichtungen im Schienennetz
 - o Fahrradmitnahme in allen Thalys- und ICE-Hochgeschwindigkeitsfernzügen.
- „Bett & Bike“ stellt ein bewährtes Konzept eines Qualitätsstandards für Fahrradtouristen dar, das mittlerweile so beliebt ist, dass es grenzüberschreitend expandiert.
- Den Abschluss bildet die Überwachung der Nordseeküsten-Route im Nordosten Englands. Dieses Beispiel verdeutlicht, wie wichtig eine systematische Überwachung von Radfernwegen ist.

Iron Curtain Trail

Ost- und Westeuropa waren im letzten Jahrhundert rund 50 Jahre lang durch den Eisernen Vorhang geteilt, an den nun entlang seines gesamten Verlaufs immer wieder in Form von Denkmälern und lokalen Darstellungen erinnert wird. Jetzt wurde vorgeschlagen, einen durchgehenden Fahrradweg von der Barentssee zum Schwarzen Meer anzulegen, der durch viele Länder führt. Die Gesamtstrecke wird auf 6592 km geschätzt (ohne den in Russland verlaufenden Teil). Sie wird auch als „Grünes Band“ bezeichnet, da sie durch Gegenden führt, deren Natur jahrzehntelang unberührt blieb. Der Iron Curtain Trail soll Teil des EuroVelo-Netzes werden, was zurzeit vom Management Committee des Europäischen Radfahrer-Verbandes diskutiert wird.

Der Prognose zur Nachfrage nach dem Iron Curtain Trail bzw. zu den durch ihn entstehenden Einnahmen lag ein Modell zugrunde, mit dem die Nachfrage nach Urlaubsreisen anhand der Bettenzahlen und nach Tagesausflügen anhand der Bevölkerungsdichte berechnet wird. Durch den Iron Curtain Trail kann es jährlich zu 849 000 Urlaubsreisen und 3,3 Millionen Tagesausflügen sowie insgesamt zu direkten Einnahmen in Höhe von 355 Mio. EUR kommen (Direktausgaben der Fahrradtouristen). Ein Schlüsselfaktor besteht darin, dass viele regionale Volkswirtschaften in Gebieten, in denen die wirtschaftliche Entwicklung jahrzehntelang durch den Eisernen Vorhang behindert wurde – den so genannten Zonenrandgebieten in Deutschland –, zusätzliche Touristen anziehen könnten.

Das Verkehrsnetz, das zur Erleichterung des Tourismus entlang des Eisernen Vorhangs zur Verfügung steht, ist insgesamt hervorragend. Die einzige Einschränkung auf dieser Strecke besteht in den beschränkten Verkehrsverbindungen vom Norden und Nordosten Finnlands zum Nordkap. Es muss zudem sichergestellt werden, dass der Streckenausbau in Gegenden, die geschützt oder von besonderem wissenschaftlichem Interesse sind, einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wird.

Die wichtigsten Erkenntnisse zu den sozialen Auswirkungen lassen sich anhand der Erfahrungen aus dem Ausbau des Bernstein-Radwegs und des Radwegs am Unterlauf der Donau ziehen. In jeder Region eines jeden Landes sollte es einen Mechanismus so den wie für lokale Gemeinschaften beim Ausbau des Bernstein-Radwegs geben, damit darüber nachgedacht werden kann, wie das touristische Potenzial der Strecke so ausgebaut werden könnte, dass die wirtschaftlichen Gewinne potenziellen Auswirkungen wie Lärm und erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Tagestouristen entgegengesetzt werden.

Schlussfolgerungen

Touristen steigen aus den unterschiedlichsten Gründen aufs Fahrrad, vor allem aber, weil sie der Natur nah sein und sich vom Alltag erholen wollen. Diese Werte müssen auf Themenrouten aufgegriffen werden, damit sie Fahrradtouristen anziehen. Zwar passt das

Wesen des Fahrradtourismus gut zur aktuellen EU-Politik und zur Förderung des nachhaltigen Fremdenverkehrs, doch steht seiner Weiterentwicklung eine Reihe von Hindernissen entgegen. Diese äußern sich zum Teil in fehlenden Schnittstellen zwischen Verkehr und Fremdenverkehr und in fehlender Präsenz auf dem Markt. Was die nachhaltige Entwicklung betrifft, so ist die Kombination von Bahn und Rad auf einem Fremdenverkehrsmarkt mit geringem CO₂-Ausstoß äußerst wichtig. Eine Schlussfolgerung besteht darin, dass die Fahrradmitnahme im Zug relativ kostengünstig, aber nicht immer möglich und zumeist nicht unproblematisch ist. Im Flugzeug können Räder jederzeit mitgenommen werden, was jedoch einige mechanische Änderungen und eine entsprechende Verpackung erforderlich macht und im Vergleich zur Bahn relativ teuer ist. Dieses Problem ließe sich dadurch lösen, dass die Kosten für die Mitnahme im Zug erhöhen und die dadurch entstehenden Einnahmen in bessere Einrichtungen für Radfahrer investiert werden. Ein weiteres Hindernis ist die mangelnde Qualität der Radfernwege und -netze in vielen Ländern, die auf dem Fremdenverkehrsmarkt eine herausragende Stellung einnehmen. Drittens werden die Reiseveranstalter und sonstigen Anbieter touristischer Dienstleistungen im Allgemeinen nicht in den Ausbau des Fahrradtourismus eingebunden.

Aus den in dieser Studie untersuchten Ergebnissen geht hervor, dass Fahrradtouristen große Vorteile für Destinationen bringen, in denen der Massentourismus zurzeit nicht so stark ausgeprägt ist. Die Ausgaben der Fahrradtouristen ähneln denen anderer Besucher, allerdings mit dem Unterschied, dass sie mehr in den Orten getätigt werden, durch die die Route führt, und je nach der Art der örtlichen Versorgungsketten länger in diesen lokalen Volkswirtschaften verbleiben, bevor sie nach außerhalb gelangen. Mit dem Ausbau von Strecken sind relativ geringe Investitionen in Verkehrs- und Fremdenverkehrsrouten verbunden, da dabei zumeist nicht mehr genutzte Infrastrukturen oder Straßen mit generell geringem Verkehrsaufkommen von Radlern und Autofahrern gemeinsam genutzt werden.

EuroVelo wird in den meisten Ländern zurzeit nicht verstärkt touristisch genutzt, da es nicht ausreichend ausgebaut wurde, so dass es eine große Auswahl an Reisezielen oder eine starke Markenidentität bieten würde. Selbst die Route EuroVelo 6 (vom Atlantik zum Schwarzen Meer) befindet sich nach einer Modernisierung der Strecke noch in der Anfangsphase der Marktentwicklung. Der Aufbau eines Netzes, das europaweit einen einheitlichen Standard und vielfältige Möglichkeiten hinsichtlich der Reiseziele bietet, birgt ein enormes Potenzial. Dies wird der für die Weiterentwicklung des Projekts zuständigen Management Group Engagement und Vorausplanung abfordern, damit eine starke Marke entwickelt wird, die für das Beste im Fahrradtourismus in ganz Europa steht. Dafür ist zunächst eine solide Ressourcenbasis erforderlich, auf deren Grundlage das Gesamtnetz innerhalb dieses Jahrzehnts modernisiert und ausgebaut werden kann.

Empfehlungen

Zusammenfassend sprechen wir folgende sechs Empfehlungen aus:

1. Einbeziehung von EuroVelo in das TEN-Programm

EuroVelo ist ein nachhaltiges europaweites Verkehrsnetz und muss vor diesem Hintergrund Teil des transeuropäischen Netzes sein. Dafür gibt es mehrere wichtige Gründe. Es ermöglicht die Vervollständigung von Verbindungen, die derzeit lückenhaft sind. Zweitens entspricht es den Notwendigkeiten des TEN-Programms hinsichtlich der Integration der Umweltdimension in die europäischen Netze. Drittens würde es zur Entschärfung potenzieller Konflikte zwischen dem Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastrukturen und der Radwanderfernwege beitragen. Viertens kann es auch zur Integration von Schiene und Rad auf infrastruktureller Ebene beitragen. Somit wird durch die Einbeziehung von EuroVelo in das TEN-Programm sichergestellt, dass das Radwegenetz in andere Langstrecken-Verkehrsträger integriert wird. Es wird Schnittstellen zwischen motorisierten und nicht

motorisierten Fortbewegungsarten für Nah- und Fernreisen ermöglichen. Es lässt sich zwar anführen, dass viele der Fahrten auf dem EuroVelo-Netz aus touristischen Gründen erfolgen, dies gilt aber ebenso für viele andere auf längere Strecken ausgerichtete Netze wie beispielsweise Schienen- und Luftverkehrsnetze. Daher könnte ein nachhaltiges Netz, das in andere Verkehrsträger integriert ist, als wesentliche Voraussetzung für die Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr und der Treibhausgasemissionen betrachtet werden, wodurch es dem TEN-Programm insgesamt einen zusätzlichen Nutzen verschaffen würde.

2. Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die Koordinierung und koordinierte Vermarktung des EuroVelo-Netzes

Der Ausbau von EuroVelo hat sich verzögert, da in einigen Fällen nicht genügend Finanzmittel für die Infrastrukturen zur Verfügung standen und es zum Teil an Mitteln für die Koordinierung der Vermarktung des Netzes während seiner Weiterentwicklung mangelte. EuroVelo könnte ganz klar eine noch stärkere Marke für qualitativ hochwertige grenzübergreifende Radwege sein als es heute ist. Es fehlte an Mitteln, um die bestehenden Radfernwege auf den Standard zu bringen, der für eine Ausweisung als EuroVelo-Route erforderlich ist. Die Erfahrungen mit den Routen 6 und 12 haben gezeigt, dass sich die grenzübergreifende Zusammenarbeit und die entsprechenden Finanzmittel zurzeit auf einem Niveau befinden, das nur einen eingeschränkten Ausbau der Routen und eine beschränkte Vermarktung zulässt. Der Ausbau des Netzes ließe sich durch einen Mechanismus zur Finanzierung mithilfe bestehender EU-Programme beschleunigen. Es müssen hier beispielsweise die Finanzmittel der GD TREN für den Infrastrukturausbau in Erwägung gezogen werden. Damit einhergehen könnte auch die Koordinierung des Routenausbaus und der Vermarktung mithilfe von kulturellen und sozialen Programmen der EU wie beispielsweise einer Finanzierung aus dem ESF.

3. Halbjährliche Kontrolle des Fahrradtourismus im Allgemeinen und des EuroVelo-Netzes im Besonderen

Die Überwachungskonzepte für EuroVelo wurden mithilfe mehrerer kleinerer Überwachungsprogramme ausgearbeitet, beispielsweise für die Nordseeküsten-Route (EuroVelo 12) durch das britische Institute of Transport and Tourism und die Universität Loughborough sowie durch Veloland Schweiz und im Rahmen des Ausbaus der Route 6 in der Schweiz. Weitere Überwachungsmechanismen wurden von der niederländischen Stichting Landelijk Fietsplatform und dem deutschen ADFC entwickelt. Anhand dieser Konzepte müssen noch Schlüsse gezogen und bewährte Verfahren ermittelt werden. Darüber hinaus muss – möglicherweise im Rahmen der Arbeit des Europäischen Radfahrer-Verbandes – ein standardisiertes Überwachungskonzept für das gesamte EuroVelo-Netz erarbeitet werden, indem eine Arbeitsgruppe eingerichtet wird, die die Ansätze für die Datenerhebung und -analyse standardisiert.

4. Bereitstellung von Finanzmitteln zur Weiterentwicklung und Beibehaltung des Prognosemodells für die Nachfrage nach Radwegen (CRDFM)

Für die Zwecke dieser Studie haben die Forscher ein einfach anzuwendendes Modell entwickelt, mit dem Projektmanager in ganz Europa den wahrscheinlichen Umfang der Nachfrage und der mit der Routenentwicklung verbundenen wirtschaftlichen Folgen veranschlagen können. Dieses Modell muss jedoch noch getestet, weiterentwickelt und einem breiten Nutzerkreis zur Verfügung gestellt werden. Außerdem müssen die Daten, anhand derer das Modell kalibriert wird, überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie so aktuell und genau wie möglich sind.

5. Konzentriertere und ausführlichere Beurteilung (Projekte, Seminare, Kosten-Nutzen-Analysen) der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in Fernzügen

In diesem Bericht wird für den Ausbau des Fahrradtourismus und für EuroVelo als ideale Form des langsamen Reisens argumentiert, die minimale Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt und in den lokalen Gemeinschaften zugleich zu ähnlich großen wirtschaftlichen Effekten führt. Der Hauptaspekt der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes betrifft jedoch die Reise vom Heimat- an den Zielort, bei der in Bezug auf den Fahrradtourismus zurzeit wenige Emissionen verursacht werden. Um diesen Vorteil zu wahren, müssen die Möglichkeiten ausgebaut werden, Fahrräder auf mittleren und langen Strecken mitzunehmen, und zwar vorwiegend im Zug, aber auch im Bus und auf der Fähre. Das Aufkommen von Nachtverbindungen zwischen Großstädten, bei denen standardmäßig Fahrräder mitgenommen werden können, verdeutlicht die latente Nachfrage aufseiten der Fahrradtouristen. Es spricht sehr viel für eine ausführlichere Studie, in der Erkenntnisse aus ganz Europa präsentiert werden, was die Hindernisse für die Fahrradmitnahme in Zug und Bus und deren bestmögliche Überwindung betrifft.

6. Viele Argumente für den Ausbau des Iron Curtain Trail

Der Iron Curtain Trail bietet die Möglichkeit, in den Regionen, die in früheren Jahrzehnten durch genau diesen Eisernen Vorhang beeinträchtigt wurden, einen nachhaltigen Fremdenverkehr aufzubauen. Es gibt zahlreiche Projekte, die entwickelt werden könnten, um den Prozess des Routenausbaus zu beschleunigen. Der wichtigste Schritt besteht darin, den Iron Curtain Trail in den Ausbau des EuroVelo-Netzes zu integrieren, um dessen Marke zu stärken. Außerdem spricht viel für speziellere Projekte in Bezug auf Radfahren, Kultur und Natur unter dem Dach des sanften Tourismus. Weitere Projekte zur Förderung der Fähigkeiten von Tourismusanbietern, zur Vermarktung von Regionen und zur Förderung des Wissenstransfers könnten durch Mittel aus dem EFRE und ESF finanziert werden.

1 EINLEITUNG

1.1 Vorgaben und Zielsetzungen

Ziel der Studie ist eine Einschätzung der potenziellen Vorteile europäischer Radfernwege für touristische Zwecke, vor allem im Hinblick auf die Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs (siehe Punkt 1.2). Dabei werden im Wesentlichen drei Ziele verfolgt:

- (a) Ermittlung des aktuellen Ausmaßes und Umfangs des Fahrradtourismus in Europa;
- (b) Beurteilung des Ausmaßes, in dem EuroVelo zu einem nachhaltigen Fremdenverkehrsnetz in ganz Europa ausgebaut werden kann;
- (c) Untersuchung des Potenzials für den Ausbau des derzeit als Iron Curtain Trail bekannten themenbezogenen Radweges, mit dem der Wiedervereinigung Europas in den vergangenen Jahrzehnten ein bleibendes Zeichen gesetzt wird.

Folgende Hauptfragen gilt es zu untersuchen:

1. Was sind die Schlüsselfaktoren für Erfolg bei der Gewinnung von Fahrradtouristen?
2. Ist der Fahrradtourismus nachhaltiger oder weniger nachhaltig als andere Tourismusarten?
3. Liegt eine allgemeine Einschätzung der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten und ihres Werts vor?
4. Wird das EuroVelo-Netz das Potenzial des Fahrradtourismus vergrößern oder nicht?
5. Worin bestehen die Chancen, Hemmnisse und Herausforderungen für einen verstärkteren Ausbau des Fahrradtourismus als bisher?

Auf diese Fragen wird im Bericht eingegangen.

1.2 Radfahren in Europa

Als Hintergrundinformation zu dieser Studie ist die jeweilige Bedeutung des Radfahrens im Alltag in Europa von Interesse.

Tabelle 1: Überblick über das Radfahren in ausgewählten europäischen Ländern

Land	Anteil der Fahrradfahrten (%)	Pro Person und Tag zurückgelegte Entfernung (km; 2000)
Vereinigtes Königreich	1 % (2005)	0,2
Irland	2 % (2002)	0,5
Italien	2 % (2000)	0,4
Frankreich	3 % (1994)	0,2
Norwegen	4 % (2001)	-
Österreich	5 % (1995)	0,4
Schweiz	6 % (2000)	-
Belgien	8 % (1999)	0,9
Deutschland	10 % (2002)	0,9
Schweden	10 % (2000)	0,7
Finnland	11 % (1998)	0,7
Dänemark	18 % (2001)	1,6
Niederlande	27 % (2005)	2,5

Quelle: Pucher et al. 2008

Die Fahrradnutzung ist von EU-Land zu EU-Land unterschiedlich. Tabelle 1 enthält einige Daten von Pucher et al. (2008). In den meisten Ländern mit einer geringen Fahrradnutzung fahren die Menschen hauptsächlich zu Erholungszwecken oder in bestimmten Städten (z. B. York, VK) Fahrrad, in denen entsprechende Vorkehrungen für Radfahrer getroffen wurden. In Ländern mit einem großen Anteil an Radfahrern wie beispielsweise Dänemark und den Niederlanden steigen die Menschen größtenteils aufs Rad, um damit alltägliche Fahrten zu erledigen und beispielsweise zur Arbeit zu pendeln, Einkaufen zu fahren und sogar dienstliche Fahrten zu erledigen (Pucher et al. 2008). Interessanterweise fahren in Ländern mit einem geringen Radfahreranteil generell eher Männer Fahrrad als Frauen, in Ländern mit einem hohen Radfahreranteil ist die Anzahl der männlichen und weiblichen Radfahrer jedoch gleich groß. Historisch betrachtet, ging die Anzahl der Radfahrer in allen Ländern zwischen den 1950er und 1970er Jahren zurück. 1950 betrug der Anteil der Fahrradfahrten im Vereinigten Königreich 15 % und war damit höher als der aktuelle Anteil in Deutschland. Doch hat eine progressive Stadt- und Verkehrsplanung in Ländern wie Deutschland, Dänemark und den Niederlanden eine Umkehr dieser Trends bewirkt (Pucher et al. 2008). Maßnahmen des Staates spielen bei der Förderung des Radfahrens natürlich eine wichtige Rolle.

1.3 Nachhaltige Tourismusentwicklung und Fahrradtourismus

Der Großteil der Studie befasst sich jedoch mit Radfahren und Tourismus. Es besteht ein erhebliches Interesse an den Auswirkungen der Tourismusentwicklung auf die Reiserouten zu bzw. an den Reisezielen. Die wirtschaftlichen Vorteile, die der Tourismus lokalen Volkswirtschaften verschaffen kann, steht seit Jahrzehnten im Mittelpunkt des Forschungsinteresses, und auch Studien über seine sozialen Auswirkungen sind in den ersten Veröffentlichungen gut vertreten (Tao et al. 2009). Doch stellt heute die immer dringlichere Notwendigkeit, den Klimawandel abzumildern, die größte Herausforderung für die Tourismusbranche dar und muss bei allen Aspekten der Tourismusentwicklung messbar berücksichtigt werden (Peeters et al. 2006b). Es besteht offenkundig Bedarf, für einen nachhaltigen Fremdenverkehr in Europa neue kohlenstoffarme Produkte mit geringen Auswirkungen zu entwickeln, um bestehende und neue Märkte darin zu bestärken, sich von ressourcenintensiven und umweltverschmutzenden Tourismusarten zu trennen (Simpson et al. 2008). In Anbetracht der Bedeutung Europas als generierende Region, in der der intraregionale Tourismus nach wie vor stark ausgeprägt ist, besitzt der Markt für derartige neue Produkte ein enormes Potenzial.

In einer allgemein gebräuchlichen Definition des nachhaltigen Fremdenverkehrs wird die Notwendigkeit des wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gleichgewichts hervorgehoben (Quelle: UNEP/WTO 2005: 5):

„Die Leitlinien und Managementpraktiken für die Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs sind auf alle Tourismusformen und alle Arten von Reisezielen anwendbar, einschließlich des Massentourismus und der verschiedenen touristischen Nischensegmente. Die Nachhaltigkeitsgrundsätze betreffen die ökologischen, wirtschaftlichen, soziokulturellen Aspekte der Tourismusentwicklung: Zwischen diesen drei Dimensionen muss ein angemessenes Gleichgewicht gewährleistet sein, um seine langfristige Nachhaltigkeit zu garantieren.“

Als Indikatoren für einen nachhaltigen Fremdenverkehr gelten:

- Optimale Nutzung der ökologischen Ressourcen
- Respektierung der soziokulturellen Authentizität der Gastgemeinschaften
- Sozioökonomische Vorteile für alle Interessengruppen
- Sachkundige Partnerschaft aller Akteure
- Ständige Beobachtung der Auswirkungen
- Hohe Verbraucherzufriedenheit.

Fahrradurlaube und Tagesausflüge mit dem Rad werden oft als nachhaltige Tourismusprodukte eingestuft, die den meisten der genannten Indikatoren entsprechen (Lumsdon 2000a). Im Mittelpunkt dieses Berichts stehen vor allem Fahrradreisen zu Freizeitzwecken. Sustrans, eine im Bereich nachhaltiger Verkehr tätige britische Wohltätigkeitsorganisation, nimmt folgende Unterteilung des Fahrradtourismus vor:

- Ein Fahrradurlaub, dessen Hauptzweck das Radfahren ist, schließt eine oder mehrere Übernachtungen ein. Dabei kann ein Ort als Startpunkt für alle Touren dienen oder eine Tour mit Übernachtungen an verschiedenen Orten unternommen werden. Ein Fahrradurlaub lässt sich außerdem weiter in zwei Organisationsformen – organisiertes Urlaubspaket oder selbstständig durchgeführte Tour – unterteilen.
- Bei einem Urlaub mit Fahrrad werden von der Unterkunft oder einem anderen Ort aus (z. B. Fahrradverleih an einem Bahnhof) Tagestouren unternommen. Radtouren bilden hier einen Teil des Urlaubs, sind aber nicht unbedingt die einzige Art von Unternehmungen.
- Tagesausflüge mit dem Rad dauern mehr als drei Stunden und dienen Freizeit- und Erholungszwecken; der Startpunkt ist das eigene Zuhause.

In diese Kategorisierung fallen auch Radfahrer, die an Radveranstaltungen teilnehmen und gelegentlich Mountainbike-Touren fahren, jedoch keine sportbezogenen Reisen (wie Radrennen oder Mountainbike-Wettkämpfe), für die besondere Fähigkeiten und eine spezielle Ausrüstung erforderlich sind.

Im gesamten Bericht wird der Begriff Fahrradtourismus sowohl für Fahrradurlaube wie Radtouren von Ort zu Ort als auch für Urlaube mit Fahrrad – d. h. von einem Ort aus unternommene Tagesausflüge – verwendet. Bei beiden Urlaubsarten bildet das Radfahren eines der Hauptmotive für den Urlaub und stellt die Hauptbeschäftigung in diesem Urlaub dar. Von der eigenen Haustür oder einem Urlaubsort aus unternommene eintägige Radausflüge werden als Tagesausflüge mit dem Rad bezeichnet.

In diesem Sinne stellt das Fahrrad nicht nur ein Verkehrsmittel dar, sondern ist fester Bestandteil der Erlebnisse von Touristen (Lumsdon 2000b). Die Fahrt als solche ist ebenso wichtig wie das Reiseziel, und in manchen Fällen ist sie der eigentliche Zweck. Von einem Visionär der Radwegplanung wurde sie als „Reiselandchaft“ bezeichnet (Grimshaw 1998). In Ländern, in denen wie in Dänemark, Deutschland und den Niederlanden im Alltag viel Rad gefahren wird, findet der Fahrradtourismus offenbar großen Zuspruch und sind auch gute Netze vorhanden (Larsen 2007). Eine Analyse der vorhandenen Daten hat ergeben, dass diese Länder auch viele Reiseziele besitzen, die von Fahrradtouristen angesteuert werden. Dieser Erfolg basiert auf den Investitionen in ein autofreies Netz und auf der Vermarktung. Selbst in Ländern, in denen das Fahrradfahren im Alltag keine starke Tradition besitzt wie in Zypern, Italien und Spanien, wird für Besucher Fahrradtourismus angeboten, wenn auch in geringerem Umfang. Es werden neue Einrichtungen entwickelt, was an sich für den Markt attraktiv ist. Der Fahrradtourismus ist nicht nur ein Produkt des ländlichen Fremdenverkehrs, sondern schließt auch Städte und Großstädte ein. Viele der großen europäischen Reiseziele fordern ihre Besucher heute auf, ihre Städte statt mit dem Auto per Rad und zu Fuß zu erkunden; Amsterdam, Barcelona, Berlin, Budapest, Kopenhagen, Lyon, Paris und Sevilla haben Radwege angelegt, die von Anwohnern und Touristen gleichermaßen genutzt werden.

In dieser Studie werden das Gesamtpotenzial des Fahrradtourismus und sein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Fremdenverkehrs bewertet.

1.4 EU-Tourismuspolitik

Hauptziel der Tourismuspolitik in der EU ist es, im Einklang mit der Lissabon-Strategie (EU 2006) zu nachhaltigem Wachstum anzuregen und mehr und bessere Arbeitsplätze in allen Branchen zu schaffen. Der Tourismus ist eine integrative Branche, die über Schnittstellen z. B. mit dem Verkehr, dem Natur- und Kulturerbe, den Künsten und dem Nahrungsmittel- und Getränkesektor verfügt. Aufgrund dieser Verbindungen entfallen auf den Tourismus schätzungsweise 11 % des BIP bzw. 24 Millionen Arbeitsplätze (im Gegensatz zu einer engeren Definition des Tourismus, wonach auf diesen nur 4 % des BIP entfallen). Die Erweiterung der EU bringt den Haupttourismuskämarkten eine größere Vielfalt an Natur- und Kulturerbe und aufstrebende Reiseziele.

Um den Reichtum des europäischen Fremdenverkehrs nutzen zu können, sind in der erneuerten Strategie vier Säulen der Entwicklung und Verwaltung vorgesehen:

- Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit
- Verbesserung der Öffentlichkeitswirksamkeit des Fremdenverkehrs
- Maßnahmen zur Förderung europäischer Reiseziele
- Verbesserung des Rechtsrahmens.

Das Grundprinzip der nachhaltigen Entwicklung bildet die Grundlage der allgemeinen Politik des Klimawandels. Es wird untermauert von weiteren strategischen und politischen Dokumenten zu den Auswirkungen des Fremdenverkehrs, die gezielt Möglichkeiten zur Verringerung des Anteils des Fremdenverkehrs am Klimawandel anbieten (UNWTO-UNEP-WMO 2008).

Diese umfassende politische Struktur schafft einen Rahmen für die Entwicklung des Fahrradtourismus als Mittel zur nachhaltigen Verbesserung des Wohlstands und der Lebensbedingungen für die jetzigen und kommenden Generationen (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2006: 10). Dies ist nicht unbedingt offensichtlich, sondern hängt davon ab, wie die Fahrradtourismus-Netze weiterentwickelt und für die Märkte attraktiv gemacht werden. Fahrradwege müssen entsprechend dem von der UN-Welttourismusorganisation (UNWTO) konzipierten und von den politischen Institutionen der EU gebilligten Rahmen für nachhaltigen Tourismus angelegt werden. So wurde beispielsweise die Anlage des Bernstein-Radwegs in Mitteleuropa teilweise mithilfe von Programmen der GD Umwelt und die Nordseeküsten-Route durch INTERREG-Programme mit Schwerpunkt auf regionaler Zusammenarbeit finanziert. In anderen Fällen orientiert der Fahrradtourismus auf Langstreckenflüge. Fahrten für wohltätige Zwecke in Afrika oder Lateinamerika wären ihrer Umweltauswirkungen wegen weniger akzeptabel als Radwege, die den grenzübergreifenden Fremdenverkehr zwischen mehreren EU-Ländern fördern.

1.5 Rolle des EuroVelo-Netzes

Bei EuroVelo handelt sich um ein europäisches Radwegenetz, das ein nachhaltiges transeuropäisches Netz anbieten möchte. Es umfasst zwölf Radfernwege mit 66 000 km Gesamtlänge (siehe Abbildung 1). Rund 45 000 km dieser Strecke existieren bereits. Verwaltet wird das Netz vom Europäischen Radfahrer-Verband (ECF), dessen Anliegen es ist, dass alle Routen in ganz Europa in puncto Gestaltung, Beschilderung und Bekanntmachung hohen Standards genügen. Bekannt gemacht wird es mithilfe einer Karte, die im Namen des ECF herausgegeben wird und auf dessen Website einsehbar ist.

Am Aufbau des EuroVelo-Netzes wirken zahlreiche Beteiligte in verschiedenen Ländern mit, die einzelne Abschnitte des geplanten Netzes in ganz Europa anlegen. Es wird angestrebt, lokale Kenntnisse und die in jedem Land bereits bestehenden Radfernwege für das Netz zu nutzen. Bei diesem Konzept geht es im Wesentlichen um die Herstellung einer

Route von hohem Standard, die dann anschließend mittels Beschilderung, Beschreibung und Marktkommunikation als EuroVelo-Strecke ausgewiesen werden soll. Da die Ressourcenausstattung von Land zu Land anders ist, erfolgt die Umsetzung schrittweise, daher kann das Netz am besten als „im Entstehen begriffen“ bezeichnet werden. Einige Abschnitte wie die Route 6 vom Atlantik zum Schwarzen Meer sind bereits relativ weit vorangeschritten, andere dagegen bestehen lediglich als Striche auf einer Landkarte oder Routen, die von „Pionier“-Radlern abgefahren werden, um neue Ziele zu erkunden. Dies ist einer der Schwachpunkte, die diese europaweite Verkehrsverbindung und das touristische Angebot derzeit beeinträchtigen.

Zumindest theoretisch kann das EuroVelo-Netz zu einem nachhaltigen Fremdenverkehr und zur gleichzeitigen Vermeidung von CO₂-Emissionen gemäß UNWTO-Leitlinien führen (Simpson et al. 2008).

Es hat das Potenzial,

- den Inlandstourismus voranzubringen, die Anzahl der touristischen Fernreisen zu verringern und damit zu einer erheblichen Senkung der CO₂-Emissionen beizutragen;
- den grenzüberschreitenden Nahtourismus zu fördern, der minimale Umweltauswirkungen und ein geringes Emissionsniveau mit sich bringt;
- die Menschen aufzufordern, sich zum Startpunkt ihrer Radtouren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu begeben, was weniger Umweltauswirkungen verursacht als die Anreise im privaten Pkw oder im Flugzeug;
- vorhandene Infrastrukturen wie alte Bahnstrecken, Waldwege und Treidelpfade an Kanälen wieder zugänglich zu machen;
- die wirtschaftliche Entwicklung in ländlichen Gebieten, die nicht primär als Reiseziele gelten, anzukurbeln;
- eine Diversifizierung der Betriebe auf dem Land herbeizuführen, so dass sie Unterkünfte, Touristenattraktionen sowie Speisen und Getränke zum Verzehr vor Ort anbieten;
- Anwohnern die Möglichkeit zu bieten, ihre Lebensqualität durch mehr körperliche Betätigung zu verbessern;
- zu gewährleisten, dass die Nutzer der Strecken nahezu überhaupt keine CO₂-Emissionen erzeugen;
- eine Form des langsamen Reisens anzubieten, die das Interesse am Reichtum der lokalen Gastronomie, am lokalen Erbe und am Gemeinschaftsleben in den verschiedenen Ländern und Regionen der EU verstärkt.

Abbildung 1: Karte des EuroVelo-Netzes



Quelle: Europäischer Radfahrer-Verband unter www.ecf.com/3195_1

Diese Aussagen werden im vorliegenden Bericht anhand einer Analyse der vorliegenden Daten, Fallstudien und Sachverständigengutachten geprüft. Grundsätzlich gibt es eine genau festgelegte Strategie für die Fremdenverkehrs-, Verkehrs- und Klimawandelpolitik der EU (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2001, 2007). Dies gilt vor allem für die Ziele des EuroVelo-Netzes in folgenden Kernbereichen:

- (a) die Möglichkeit zur Senkung der Treibhausgasemissionen bei gleichzeitiger Beibehaltung oder gar Erhöhung der Einnahmen aus dem Tourismus;
- (b) die Möglichkeit zur Förderung der Bedeutung von Bahn und Bus als Beförderer von Radfahrern bei längeren Reisen in der EU. In den USA sind beispielsweise die Fahrzeuge vieler Betreiber von Stadtbussen an der Vorderseite mit Fahrradständern ausgestattet (darunter Metro Seattle, Phoenix (Arizona) und mehrere Orte in Florida);
- (c) die Möglichkeit zur Ankurbelung der Geschäftstätigkeit durch neue Klein- und Kleinstunternehmen, die die Bedürfnisse von Fahrradtouristen decken;
- (d) Bei einer behutsamen Entwicklung bietet es auch Möglichkeiten zur Förderung der biologischen Vielfalt und des kulturellen Erbes sowie Anreize für lokale Volkswirtschaften und kann Arbeitsplätze in ländlichen Gebieten schaffen.
Dies trifft auf den Fahrradtourismus im Allgemeinen, aber speziell auch auf EuroVelo zu.
- (e) Als europäisches Netz mit eigenem Markennamen würde es den nachhaltigen Fremdenverkehr klarer profilieren und könnte im Hinblick auf den nachhaltigen Tourismus zu einem Paradebeispiel für bewährte Verfahren werden.

- (f) die Möglichkeit, anstelle von Fernzielen Reiseziele im Rahmen des „langsamen Reisens“ zu fördern und so näher gelegene touristische Ziele zu unterstützen;
- (g) Förderung der Mitwirkung der Beteiligten an der Steuerung und Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs.

1.6 Der Iron Curtain Trail

Die Idee zur Einrichtung eines neuen Radfernwegs, der die drei Kernthemen Kultur, Erbe und Natur einem neuen Markt nahebringen könnte, wird zurzeit ebenfalls geprüft. Nahezu die Hälfte des 20. Jahrhunderts lang wurden Ost- und Westeuropa durch den Eisernen Vorhang geteilt. Der vorgeschlagene Trail soll die Möglichkeit bieten, auf der rund 6592 km langen Strecke von der Barentssee zum Schwarzen Meer (ohne den in Russland verlaufenden Teil) mehr als zwanzig Länder – darunter 14 EU-Mitgliedstaaten – zu entdecken. Die Idee zu dieser Route, deren Entwicklung derzeit erst am Anfang steht, kam ursprünglich von dem EP-Mitglied Michael Cramer.

Wahrscheinlich wird nur ein kleiner Teil der Marktteilnehmer die komplette Route abfahren. Die meisten Radfahrer werden sicher nur einen Teil des Trails in einem bestimmten Land, das er durchquert, zurücklegen wollen. Der Trail ist insofern ein sehr gutes Beispiel für die Möglichkeiten des grenzübergreifenden Fremdenverkehrs, als viele Besucher sich dafür entscheiden werden, in ihrem Urlaub in eine andere Stadt (und über die Grenze) zu radeln. Ein Schlüsselfaktor besteht darin, dass viele regionale Volkswirtschaften in Gebieten, in denen die wirtschaftliche Entwicklung jahrzehntelang durch den Eisernen Vorhang behindert wurde – so genannten Zonenrandgebieten –, zusätzliche Touristen anziehen könnten.

Die Attraktion besteht auf den ersten Blick im Erbe des Eisernen Vorhangs. So gibt es beispielsweise zahlreiche Denkmäler und Museen, die angesehen bzw. besucht werden können. Aber es kommt noch ein weiterer wichtiger Aspekt ins Spiel: Bei der Strecke des Iron Curtain Trail handelt es sich um ein relativ unberührtes „Grünes Band“, durch das die Radfahrer fahren würden; die vorgeschlagene Route führt durch zahlreiche Nationalparks und besondere Landschaften. Sie wurde geprüft und besteht bereits als Strecke, wurde jedoch noch nicht beschildert und es liegen auch noch keine Qualitätsstandards im Hinblick auf die Einrichtungen und das touristische Potenzial vor. Für die Strecke von Lübeck bis zur tschechischen Grenze wurden bereits Reiseführer in englischer und deutscher Sprache verfasst (Cramer 2007, 2008a).

In der vorliegenden Studie wird das Potenzial dieses neuen Radfernwegs bewertet und überlegt, ob er Teil des EuroVelo-Netzes werden sollte.

1.7 Zusammenfassung

Es gibt zahlreiche Schnittstellen zwischen den politischen Rahmenvorgaben der EU und der Entwicklung des Fahrradtourismus einschließlich der positiven touristischen Möglichkeiten für einen nachhaltigen Fremdenverkehr. Dies bietet einen soliden Ausgangspunkt für die Entwicklung eines kohlenstoffarmen Verkehrs- und Fremdenverkehrsprodukts auf europäischer Ebene. Nun stellt sich die Frage, ob die Bürger motiviert werden können, in nicht so weiter Ferne gesünder Urlaub zu machen, was viel geringere Umweltauswirkungen nach sich ziehen würde. In den nachfolgenden Abschnitten der Studie wird eingeschätzt, in welchem Maße speziell das EuroVelo-Netzwerk zu einem maßgeblichen Produkt des Fahrradtourismus ausgebaut werden könnte.

2 Literaturübersicht und Antworten der Befragten

2.1 Der Fahrradtourismusmarkt

Der Einschätzung von Lumsdon (1999) zufolge fielen in Europa zwischen 2 und 4 % aller Urlaubsreisen in den Bereich des Fahrradtourismus (Fahrradurlaub und Urlaub mit Fahrrad). Diese Zahlen waren Ergebnis von Diskussionen mit Sachverständigen und einer Befragung von auf Radtouren spezialisierten Reiseveranstaltern. Ferner sagte Lumsdon voraus, dass dieser Prozentsatz bis 2009 einen Umfang von 6 bis 12 % erreichen werde, wobei er einräumte, dass er in manchen Ländern wie Dänemark und Deutschland höher liegen dürfte, andere Länder dagegen einen geringeren Anstieg des Fahrradtourismus verzeichnen würden. Seit diesem frühen Bericht hat es offenbar keine weiteren Fortschritte gegeben, was die Ermittlung genauerer Zahlen in der erweiterten EU betrifft; in Diskussionen mit Projektmanagern wurde deutlich, dass in den meisten Ländern noch keine Daten auf nationaler oder regionaler Basis erhoben werden. Die beiden Berichte von Mintel (Mintel 2003, 2007) über den europäischen Fahrradtourismus und den britischen Markt enthalten keine Prognosen zur Gesamtnachfrage in Europa. Daher liegen keine zuverlässigen Daten zum Gesamtumfang und -wert des bestehenden Fahrradtourismusmarkts vor.

Um den Gesamtumfangs des Fahrradtourismus in Europa beurteilen zu können, wurde beschlossen, das Internet zu durchsuchen und die Möglichkeiten des Fahrradtourismus zu analysieren, die der Öffentlichkeit per Mausklick frei zugänglich sind. Hierzu einigte sich das Forschungsteam in einer ersten Besprechung auf einige Schlüsselbegriffe. Es wurden die Suchmaschinen www.Google.co.uk und www.Google.de verwendet, mit denen auf den entsprechenden Website Suchanfragen auf Englisch/Deutsch gestartet wurden. Die Begriffe wurden in allen siebenundzwanzig EU-Mitgliedstaaten gesucht. Es wurde die Gesamtzahl der Websites festgehalten, die allerdings zweifellos Dopplungen und einige irrelevante Seiten enthält, da die der enge zeitliche Rahmen dem individuellen Durchsuchen der Websites Grenzen setzte. Die Begriffe wurden im Singular und im Plural eingegeben; in den Ergebnissen wird nur auf Worte im Singular eingegangen. Dabei stellte sich heraus, dass bei der Suche anhand englischer Begriffe Frankreich das wichtigste Reiseland für Fahrradtouristen ist und dass bei der Suche anhand deutscher Begriffe Deutschland ebenfalls weit vorne lag.

Aus einigen Ländern liegen Daten vor, anhand derer ein Überblick über die Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten in Europa gewonnen werden kann. Der Fahrradtourismusmarkt konzentriert sich überwiegend auf das Inland (siehe Tabelle 1) und wird zumeist unabhängig genutzt. Doch zeigt das vielfältige Angebot an Fahrradurlaube, dass der Markt für geringfügig vororganisierte Touren groß ist. Spezialisierte Reiseveranstalter bieten Fahrradurlaub in vielen europäischen Ländern und mitunter auch bei Fernreisen an (Mintel 2007). In 0 werden einige der wichtigsten Reiseveranstalter und Länder, in die Reisen angeboten werden, aufgelistet. Die gewonnenen Erkenntnisse bestätigen die Wort-Inhalt-Analyse der Websites insofern, als Frankreich, gefolgt von Österreich, für Reiseveranstalter bei weitem das wichtigste Reiseland ist.

Da nicht für alle Länder Daten vorlagen, untersuchte das Studienteam nur die vorliegenden Berichte aus den entsprechenden Ländern, um die Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten zu ermitteln. Das waren im Wesentlichen Deutschland, die Schweiz, die Niederlande und das Vereinigte Königreich. In diesen Ländern wurden ausführlichere wissenschaftliche Studien durchgeführt, die öffentlich zugänglich sind. Sie konnten durch Marktforschungsergebnisse aus Dänemark, Frankreich und Spanien ergänzt werden. Die Untersuchung dieses Materials liefert einen Überblick über die Nachfrage nach

fahrradtouristischen Angeboten in Europa. Dieses allgemeine Vorgehen ist möglich, weil Fahrradtouristen länderübergreifend sehr ähnliche Besonderheiten aufweisen. Sie wollen eine durchgehende, sichere und angenehme Route, die gut ausgeschildert ist. Wir sind uns jedoch der kulturellen und sozio-geografischen Unterschiede bewusst, die die Neigung, im Alltag Fahrrad zu fahren und sich auch für einen Fahrradurlaub zu entscheiden, beeinflussen.

Die wichtigsten Outbound-Märkte des europäischen Fremdenverkehrssektors sind Deutschland und das Vereinigte Königreich. So bietet beispielsweise der britische Reiseveranstalter Inghams – so wie jahrelang durch Thomson geschehen – nach wie vor eine Tour auf dem Donauradweg an. Thomson vertreibt über sein Unternehmen Headwater Holidays nun Fahrradpakete. In Deutschland bietet TUI in seiner Sparte Aktiv-Urlaub Fahrradtouren an. Betrachtet man den gesamten Outbound-Markt, so belegt der Fahrradtourismus nach wie vor nur einen kleinen Marktanteil. Österreich, Dänemark und Frankreich sind hier die beliebtesten Reiseziele. Der dänische Markt besteht zu einem großen Teil (66 %) aus internationalen Fahrradtouristen (Koucky 2007), die größtenteils aus Deutschland stammen, und hat einen Gesamtwert von 1,8 Mrd. DKK (Urfe 2007).

Wie bereits erwähnt, konzentriert sich der Markt hauptsächlich auf einheimische Kunden, vor allem in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz. Das Vereinigte Königreich hat versucht, seinen Inlandsmarkt durch den Ausbau des National Cycle Network anzukurbeln, und in Schottland und Wales gab es zusätzliche Initiativen, die zum Teil von Mountainbike-Zentren ausgingen. Der Anteil am gesamten Fahrradtourismus beträgt dennoch relativ unverändert zwischen 2 und 4 %. Zwei Hauptgründe dafür werden von Mintel (2007) genannt. Erstens ist jeder Vierte aus Furcht vor dem Verkehr nicht bereit, auf den britischen Landstraßen Rad zu fahren. Zweitens besteht eine Tendenz zu sitzender Lebensweise und zur Fettsucht; die Menschen laufen im Alltag weniger und fahren weniger Rad als in den letzten Jahrzehnten. In Gegenden, in denen Sustrans und seine Partner Wege abseits der Straße angelegt haben, ist die Nachfrage nach Tagesausflügen mit dem Rad hoch; dies gilt beispielsweise für den Camel Trail im Südwesten Englands, auf dem über 250 000 Nutzungen jährlich verzeichnet werden (Weston et al. 2006). In Skandinavien hat sich die Anzahl der Angebote für Fahrradtouristen in den vergangenen Jahren erhöht und ist die Nachfrage nach Angeboten für Fahrradfahrer im Alltag und in der Freizeit stark angestiegen, auch wenn es den Forschern hier nicht gelungen ist, aktuelle Informationen zur Untermauerung dieses Eindrucks zu beschaffen.

Da nicht für alle Länder Daten vorlagen, untersuchte das Studienteam nur die vorliegenden Berichte aus den entsprechenden Ländern, in denen die Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten vermittelt wurde. Die Daten stammen im Wesentlichen aus Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2: Anzahl der Fahrradtouristen und Tagesausflügler mit Rad

Route/ Gegend/ Netz	Elberadweg – Sachsen	Elberadweg – Prignitz	Rheinland-Pfalz	Moselradweg	Saarland	Mecklenburg- Vorpommern	Niederösterreich	Veloland Schweiz	Deutschland	LF-Netz Niederlande
Jahr	2003	2006	2006	2006	2005	2004	2006	2007	2008	2003
Quelle	Futour 2004 in TMBLM (ed.) 2008	Öhlschlager 2007	ETI 2007	ETI 2007	dwif- Consulting 2005	dwif- Consulting 2004	MANOVA 2007	Ickert et al. 2005	Trendscope 2008a	Fietsplatform 2004
Anzahl										
Übernach- tungen (Tsd.)	70	14	960	256	55	535	117	212	4 004	400
Tagesaus- flügler (Tsd.)	420	2	17 400	153	2 470	2 500	383	4 629	685 700	5 400
Insgesamt (Tsd.)	490	16	18 400	409	2 525	3 035	500	4 841	689 704	5 800

2.1.1 Trends

In der einschlägigen Literatur wird nicht über eindeutige Trends berichtet. Der Fahrradtourismus wird von Eurostat in seinen Tourismusstatistiken nicht separat erfasst und auch in vielen anderen Prognosen zum inländischen oder internationalen Fremdenverkehr nicht aufgeführt. Daher lässt sich kein eindeutiger Überblick über die Trends geben. Im Zuge der Befragung wurden in einer Internet-Umfrage 348 Sachverständige auf dem Gebiet des Fahrradtourismus über ihre Meinungen zu den Trends im Fahrradtourismus befragt. Sie waren sich weitgehend einig, dass im Fahrradtourismus in den meisten Ländern keine größeren Veränderungen festzustellen sind. Dies scheint die Interpretation der Einzeldaten aus anderen Quellen zu bestätigen, wonach der Fahrradtourismus unverändert bleibt oder bestenfalls geringfügig an Popularität gewinnt. Ausführliche Ergebnisse dazu unter 0.

Daher muss darauf hingewiesen werden, dass die geringfügige Zunahme des Fahrradtourismus sowohl hinsichtlich des Angebots als auch bezüglich der Nachfrage auf dem Markt nicht für alle Länder Europas gleichermaßen zutrifft. In Ländern wie Österreich, Dänemark, Frankreich, Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden nimmt der Fahrradtourismus einen großen Stellenwert ein und verzeichnet noch immer Zuwächse, obwohl der Markt in einigen Regionen wie beispielsweise an der österreichischen Donau wahrscheinlich bereits gesättigt ist. In anderen Ländern wie etwa den mittel- und osteuropäischen Staaten, Italien, Spanien, dem Vereinigten Königreich und Skandinavien sind die Angebote und Märkte weniger weit entwickelt. Der Fahrradtourismus ist in diesen Ländern leicht im Vormarsch, doch da keine Daten vorliegen, lässt sich das jeweilige Ausmaß nur schwer bestimmen. Vor allem in Belgien, Frankreich, Deutschland und Mittel-

und Osteuropa sind Anhaltspunkte dafür festzustellen, dass der Fahrradtourismusmarkt geringfügig wächst. So deutet beispielsweise die Nachfrage nach bestimmten Strecken wie dem Radweg von Prag nach Wien und Budapest auf eine generelle Marktentwicklung des „Outdoor“-Sektors in diesen Ländern hin, vor allem in Bezug auf Touristen aus dem Ausland. Im Gegensatz dazu stellt der Fahrradtourismus in Ländern wie Griechenland und Portugal nach wie vor ein kleines Nischenprodukt dar.

Der größte Markt besteht in Deutschland. Der deutsche Fahrradtourismusmarkt ist der größte in Europa und baut ein spezielles Netz, das so genannte D-Netz, auf, um dieser Nachfrage zu begegnen (siehe **Error! Reference source not found.**). Genaue Zahlen zum Anteil ausländischer Radfahrer in Deutschland liegen nicht vor. Eine Reihe regionaler Erhebungen lässt jedoch auf einen Anteil von 5 bis 8 % schließen (ETI 2007, Öhlschläger 2007, TMBLM (Hrsg.) 2008). Dieser Anteil ist geringer als der Gesamtanteil ausländischer Touristen in Deutschland: 2007 entfielen in Deutschland 15 % aller Übernachtungen auf ausländische Besucher (Statistisches Bundesamt 2008). Laut ADFC-Radreiseanalysen der Jahre 2004-2008 ist eine relativ konstante Anzahl der Deutschen sich „ziemlich sicher“, dass sie im Laufe der nächsten Jahre einen Fahrradurlaub machen werden (durchschnittlich zwischen 1,6 und 2,2 Millionen Menschen). Dasselbe gilt für Deutsche, die im Urlaub „oft“ oder „sehr oft“ Rad fahren (6-7 Millionen). Die Analyse des Jahres 2008 deutet jedoch auf einen leichten Rückgang der Fahrradurlaube anstelle eines weiteren Anstiegs hin (Giebeler et al. 2008).

Die Bedeutung des deutschen Markts für den Fahrradtourismus ist andererseits auch an der Neigung der Deutschen, in andere Länder zu reisen, abzulesen (siehe Tabelle 3). Bei den Routen von „Veloland Schweiz“ machen deutsche Touristen beispielsweise 3 % aller Radfahrer und 16 % der Fahrradurlauber, die länger als zwei Nächte im Land bleiben, aus (Ickert et al. 2005). In Niederösterreich stammen 12 % aller Fahrradtouristen und 30 % aller Fahrradtouristen auf dem niederösterreichischen Teil des Donauradwegs aus Deutschland (MANOVA 2007). Auch in Skandinavien spielen deutsche Besucher eine wichtige Rolle.

Tabelle 3: Herkunft der Fahrradtouristen

Route / Gegend	Elberadweg Sachsen – insgesamt	– Elberadweg Prignitz Übernachtungen	– Elberadweg Prignitz Tagesausflügler	– Elberadweg Prignitz – insgesamt	– Rheinland-Pfalz Fahrradtouristen insgesamt	– Niederösterreich Fahrradtouristen insgesamt	– Niederösterreich Donau	– Veloland Radfahrer, die übernachten (>2 Nächte)	– Veloland Radfahrer insgesamt	– Nordseeküsten- Route Nordostengland
Jahr	2003	2006	2006	2006	2006	2007	2007	2004	2004	2001-06
Quelle	Futour 2004 in TMBLM (ed.) 2008	Öhlschlager 2007	Öhlschlager 2007	Öhlschlager 2007	ETI 2007	MANOVA 2007	MANOVA 2007	Ickert et al. 2005	Ickert et al. 2005	Sustrans
Inländische Touristen	95 %	93 %	99 %	94 %	92 %	85 %	60 %	78 %	95 %	93,5 %
Ausländische Touristen	5 %	7 %	1 %	6 %	8 %	15 %	40 %	22 %	5 %	6,5 %
Aus										
Österreich				1 %		85 %	60 %			
Belgien					2 %					<1 %
Dänemark										
Deutschland	95 %	93 %	99 %	94 %	92 %	12 %	30 %	16 %	3 %	1 %
Niederlande				2 %	5 %					4 %
Norwegen										<1 %
Schweden										<1 %
Schweiz				2 %				78 %	95 %	
Vereinigtes Königreich										93,5 %
Sonstige (nicht näher bezeichnet)					1 %	3 %	9 %	6 %	2 %	<1 %

2.1.2 Der Fahrradtourismusmarkt (Umfang und Wert)

Auch die Frage nach dem Wert des Fahrradtourismus in der EU lässt sich nicht definitiv beantworten. In Ermangelung ausführlicher Daten haben wir das Ausmaß der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten in jedem Land geschätzt und daraus eine grobe Übersicht erstellt. 1999 prognostizierte Keeling (1999) für den Fahrradtourismus in Europa einen Wert von 14 Mrd. GBP innerhalb der nächsten 20 Jahre. Koucky gab auf der Grundlage der Zahlen von 2005 eine konservativere Schätzung ab. Sein Schätzwert für den

europäischen Fahrradtourismus in Höhe von 4-5 Mrd. EUR entspricht einem Anteil von 2 % am Umsatz der Tourismusbranche in Europa. Mintel (2003) und die Tourismusstatistiken von Eurostat für 2005 gehen von einem künftigen Marktanteil von 4 % aus, was bedeuten würde, dass sich der Gesamtwert des europäischen Fahrradtourismus im Jahr 2025 auf 8,5-11 Mrd. EUR beliefe (Koucky 2007). In der übrigen Literatur wird nur auf den Umsatz oder Mehrwert einer Reihe von Fahrradrouten sowie regionaler und nationaler Radwegenetze eingegangen.

Ein weiteres Problem stellen die unterschiedlichen Methoden zur Berechnung dieser Zahlen dar. Während einige von ihnen auf einer Mischung aus genauen Zählungen, Umfrageergebnissen und Extrapolation dieser Daten beruhen, sind andere lediglich Schätzungen des Anteils des Fahrradtourismus am Gesamtumsatz der Tourismusbranche. So wurde beispielsweise eine alte Schätzung des ADFC zum deutschen Fahrradtourismusmarkt, die sich auf 5 Mrd. EUR belief, in zahlreichen aktuellen Berichten über den Fahrradtourismus – auch Berichten der Regierung (BMVBW (ed.) 2002a, PGV/plan&rat 2007) – erneut aufgeführt. Erst vor sehr kurzer Zeit wurden verlässlichere Angaben über den unmittelbaren Mehrwert des deutschen Fahrradtourismus in Deutschland vorgelegt: 4,5 Mrd. EUR (Trendscope 2008a). In wieder anderen Dokumenten geht es um die Vorarbeiten, die in der französischen Region Tours zur EuroVelo-Route 6 durchgeführt wurden. Hier wird ein wirtschaftlicher Wert von insgesamt 354 000 EUR pro Jahr bzw. 67 EUR pro Tag für Tagesausflügler und 52 EUR für Fahrradurlauber angegeben (Altermodal 2007).

Aus diesem Grund basiert unsere Prognose der Nachfrage nicht auf den in jedem Land vorliegenden Daten, sondern auf einer weniger genauen Schätzung anhand unvollständiger und vereinzelter Daten. Daher haben wir in diesem Fall ein Modell entwickelt, bei dem Teile der bestehenden Touristenströme innerhalb Europas (EU27 plus Norwegen und Schweiz) herangezogen werden. Die Ausgangsdaten beziehen sich dabei auf die Einwohnerzahl pro Land (Eurostat 2008), wobei für jedes Land von einer bestimmten Pro-Kopf-Anzahl von Reisen ausgegangen wird und die inländischen und ausländischen Touristenströme aus früheren Arbeiten von Peeters et al. (2004) übernommen wurden.

Um den Anteil der sich aus dem Fahrradtourismus ergebenden Gesamtnachfrage zu veranschlagen und in der Erkenntnis, dass dieser sehr unterschiedlich ausfällt, wurden die Länder in drei Kategorien mit großer, mittlerer und geringer Nachfrage (nach fahrradtouristischen Angeboten) eingeteilt. Tabelle 4 veranschaulicht die Zuordnung der Länder zu den einzelnen Kategorien unter Zugrundelegung der Einschätzung von Sachverständigen.

Tabelle 4: Kategorien der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten

	Gering	Mittel	Hoch
Expertenschätzungen des Anteils des Fahrradurlaubs am Urlaub insgesamt (in %)	0,5	1,5	3,7
Zuordnung der Länder zu den Nachfragekategorien	Bulgarien Estland Griechenland Italien Lettland Litauen Luxemburg Malta Polen Portugal Rumänien Slowakei Slowenien Tschechische Republik Ungarn Vereinigtes Königreich Zypern	Belgien Finnland Irland Norwegen Spanien	Dänemark Deutschland Frankreich Niederlande Österreich Schweden Schweiz

Anhand der Daten zum Fahrradtourismus in den einzelnen Ländern (in denen sie erhoben wurden) wurden Faktoren erstellt und jeder dieser Kategorien zugeteilt. Diese wurden dann auf die Gesamtnachfrage nach touristischen Angeboten angewendet, um die Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten in jedem Land einzuschätzen. Die Nachfrage nach Tagesausflügen mit dem Rad wurde mit 16 EUR multipliziert und die Nachfrage nach Übernachtungen mit 353 EUR; diese Zahlen wurden unter Zugrundelegung entsprechender Erhebungen für das EuroVelo-Netz veranschlagt (siehe dazu den Abschnitt „Ein geografisch basiertes Modell“ unter Punkt 2.4.2). In Europa werden jährlich rund 2,8 Milliarden touristische Fahrradtouren unternommen. Insgesamt haben diese geschätzten 2,8 Milliarden Touren einen wirtschaftlichen Wert von über 54 Mrd. EUR. In Tabelle 5 werden die geschätzte Nachfrage und die aus diesen Berechnungen resultierenden wirtschaftlichen Auswirkungen zusammengefasst.

Tabelle 5: Übersicht über den geschätzten wirtschaftlichen Wert des Fahrradtourismus in Europa

Land	Tagestouren (10 ⁶)	Touren mit Übernachtung (10 ⁶)	Tagestouren (Mrd. EUR)	Übernachtungen (Mrd. EUR)	Insgesamt (Mrd. EUR)
Österreich	77	0,6	1,26	0,20	1,46
Belgien	19	0,1	0,32	0,04	0,36
Bulgarien	12	0,1	0,20	0,05	0,25
Schweiz	68	0,5	1,11	0,18	1,29
Zypern	0	0,0	0,01	0,00	0,01
Tschechische Republik	18	0,2	0,30	0,07	0,37
Deutschland	749	5,7	12,25	2,01	14,26
Dänemark	52	0,4	0,85	0,14	0,99
Estland	1	0,0	0,01	0,00	0,01
Spanien	239	2,7	3,92	0,94	4,86
Finnland	56	0,6	0,91	0,20	1,11
Frankreich	919	9,9	15,03	3,49	18,53
Griechenland	10	0,1	0,17	0,04	0,21
Ungarn	16	0,2	0,27	0,06	0,33
Irland	19	0,1	0,32	0,05	0,37
Italien	52	0,5	0,84	0,19	1,03
Litauen	2	0,0	0,04	0,01	0,04
Luxemburg (Großherzogtum)	1	0,0	0,01	0,00	0,01
Lettland	3	0,0	0,05	0,01	0,06
Niederlande	138	1,0	2,26	0,36	2,61
Norwegen	34	0,3	0,56	0,11	0,67
Polen	25	0,3	0,41	0,09	0,51
Portugal	7	0,1	0,11	0,03	0,14
Rumänien	5	0,1	0,07	0,02	0,09
Schweden	165	1,5	2,70	0,52	3,22
Slowenien	3	0,0	0,05	0,01	0,06
Slowakei	4	0,0	0,07	0,01	0,08
Vereinigtes Königreich	74	0,6	1,22	0,22	1,43
Insgesamt	2770	25,6	45,32	9,04	54,35

Zahlen für Europa (Quellen: Schätzungen von Sachverständigen plus Eurostat 2008, Peeters et al. 2004)

2.1.3 Das Nutzerprofil

In Bezug auf Fahrradurlaub oder Urlaub mit Fahrrad gibt es einige gemeinsame Profile. Board Fáilte überprüfte in den 1990er Jahren das Konzept zur Einteilung der Fahrradurlauber in Irland (Bord Fáilte 1998). Im Anschluss an qualitative Forschungen erfolgte eine Einteilung des Fahrradtourismusmarktes in „passionierte“ Radfahrer, die in ihrer Freizeit sehr gerne Rad fahren und auch Urlaubsreisen buchen, in denen sie hauptsächlich Fahrrad fahren, und in „partizipierende“ Radfahrer, die im Urlaub gerne Rad fahren, aber auch anderen Aktivitäten wie Angeln oder Wandern nachgehen. Eine Auswertung jüngerer Studien hat ergeben, dass diese grundlegende Einteilung noch immer gilt.

Folgendes allgemeines Profil basiert auf einer Analyse von fünf Marktstudien (ETI 2007, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Öhlschläger 2007, Trendscape 2008a):

- Durchschnittsalter: 45-55 Jahre
- Geschlecht: 60 % männlich, 40 % weiblich
- Bildungsstand: Sekundarschulbildung, eine deutliche Minderheit mit Hochschulbildung und entsprechender Stellung
- Zusammensetzung der Gruppe: 20 % Alleinreisende, 50 % zu zweit, 20 % in kleinen Gruppen von 3-5 Personen
- Haushaltseinkommen: breites Spektrum, einer aktuellen deutschen Vergleichsstudie zufolge 24-36 000 EUR pro Jahr (Trendscape 2008a).

Die sozioökonomischen Merkmale von Fahrradtouristen werden in vielen Erhebungen oft als vergleichbar angegeben (hohes Bildungsniveau und Einkommen, mittleres Alter, Reisen zu zweit ohne Kinder). Diese Merkmale sind unabhängig von der Region oder Route, was darauf schließen lässt, dass die Vermarktungsstrategien der Reiseziele gezielt auf die Bedürfnisse von Fahrradtouristen im Allgemeinen ausgerichtet werden können. Die Entwicklung qualitativ hochwertiger Infrastrukturen für die Radwege, auch in ländlichen, abgelegenen Regionen, ist aufgrund der Merkmale des Marktes unerlässlich (Öhlschläger 2007).

Der Markt für Tagesausflügler ist viel breiter. Ihm kommt große Bedeutung zu, was die Befriedigung der Bedürfnisse der lokalen Gemeinschaften und die Anreize für Fahrradurlauber betrifft, mehr Zeit auf dem Rad zu verbringen; die Dauer der Touren hängt von der Qualität der Routen ab (Downward et al. 2001).

2.2 Motivationsfaktoren

Aus den meisten Studien geht hervor, dass die Betroffenen sich für Fahrradurlaub oder Tagesausflüge mit dem Rad entscheiden, weil ihnen Radfahren als Sport oder erholsame und gesunde körperliche Betätigung Spaß macht. Weitere wichtige Beweggründe sind die Nähe zur Natur und die Möglichkeit, Orte und Landschaften zu erkunden.

2.2.1 Angegebene Beweggründe: Fallbeispiel Deutschland

Abbildung 2 enthält eine Liste der Gründe, die Fahrradurlauber nach eigener Aussage zur Benutzung von Fahrradrouten bewegen. Die meisten Gründe haben miteinander zu tun; es geht dabei um Gesundheit, Natur, Entspannung und Sehenswürdigkeiten an der Strecke. Faktoren wie Kostengünstigkeit, Komfort und Umfang der Informationen und Radveranstaltungen werden als weniger wichtig angesehen. Die Radfahrer erwarten, kurz gesagt, dass sie sich sportlich betätigen, etwas für ihre Gesundheit tun, etwas Ruhe und Erholung genießen und zugleich neue Gegenden kennenlernen. Faktoren wie

Kosteneinsparungen beim Radfahren, spektakuläre Landschaften, Umwelt (auch wenn das Fahren durch attraktive Landschaften wichtig ist) und Komfort sind eher zweitrangig.

Abbildung 2: Von Fahrradurlaubern genannte Beweggründe (Quelle: Trendscape 2008b)

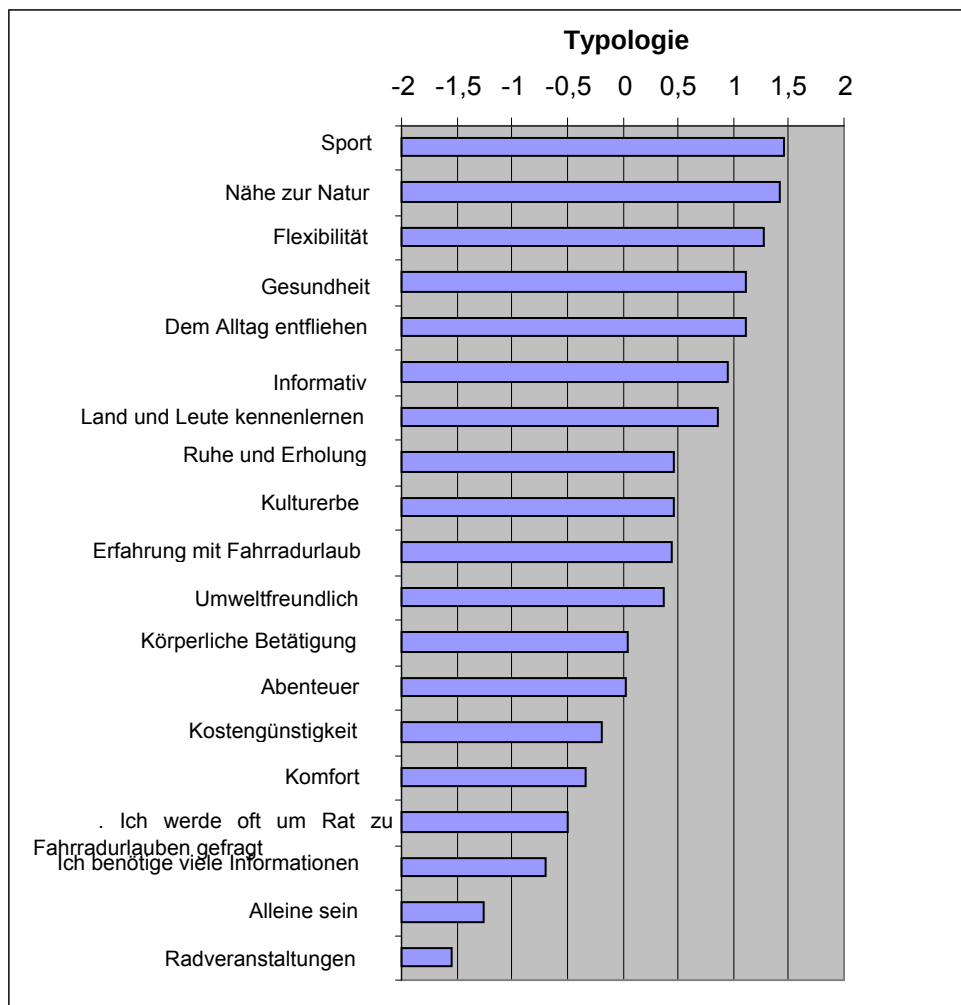


Tabelle 6: Gründe für Fahrradtour / Ausflug

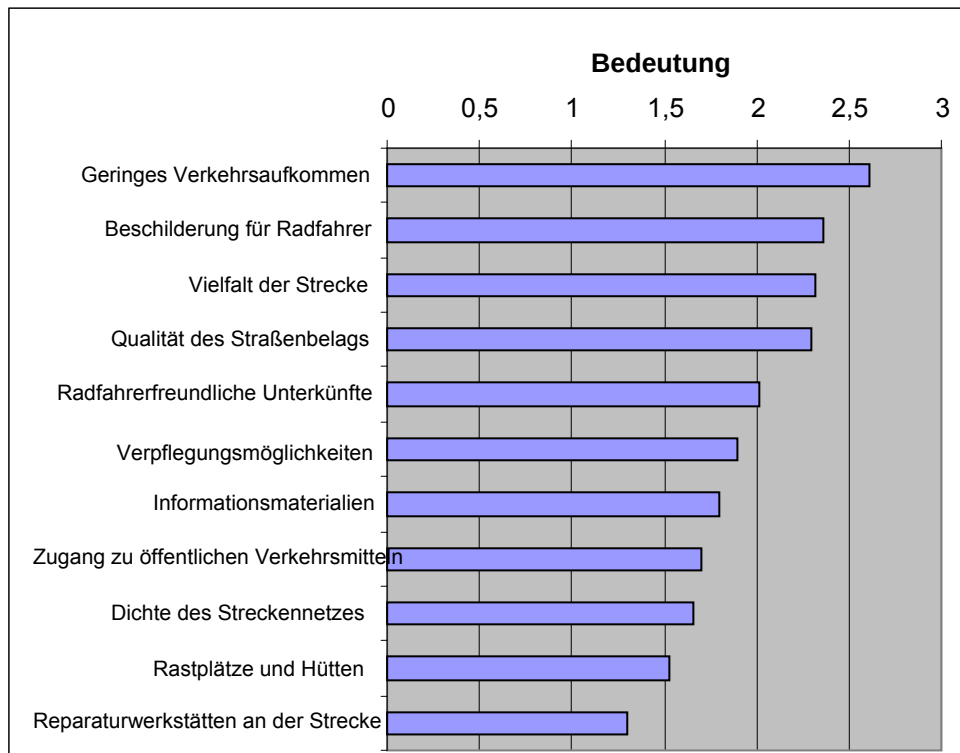
Quelle	Öhlschläger 2007	MANOVA 2007	MANOVA 2007	MANOVA 2007	Mintel 2003
Route/Gegend/Proband	Elberadweg–Prignitz – Alle	Niederösterreich – Alle Fahrradtouristen	Niederösterreich – Donau	Niederösterreich–EuroVelo9	Europäische Radfahrer
Spaß/Freude am Radfahren		75 %	75 %	71 %	
Erholung/Freizeit	66 %	37 %	37 %	35 %	57 %
Sport/Fitness/Gesundheit	60 %	47 %	41 %	48 %	29 %
Fitness/Gesundheit					40 %
Natur/Landschaft	91 %	47 %	54 %	40 %	31 %
Kultur/Sehenswürdigkeiten besichtigen	52 %	9 %	17 %	2 %	2 %
Zeit mit Freunden/Verwandten verbringen		24 %	29 %	23 %	18 %
Spaß an Essen/Trinken/körperlicher Betätigung haben		14 %	22 %	15 %	
Alleine sein					7 %
Sonstiges	2 %	5 %	5 %	5 %	14 %

Bei der Prüfung mehrerer Studien lässt sich eine Reihe wiederkehrender Faktoren feststellen, denen ein hoher Stellenwert zukommt wie etwa dem Radfahren an sich, der Erholung und Natur/Landschaft. Dies wird in anderen Studien bestätigt (siehe Tabelle 6).

2.2.2 Routenmerkmale

Es liegen einheitliche Nachweise vor, die Aufschluss über die von den Radfahrern bevorzugten Routenmerkmale geben. Trendscape (2008b) hat einige Daten zu den Bedürfnissen oder Präferenzen von Fahrradtouristen erhoben. Abbildung 3 zeigt, welche Bedeutung deutsche Radfahrer einer Fahrradroute oder einem bestimmten Radgebiet beimessen. Sicherheit (geringes Verkehrsaufkommen), Benutzerfreundlichkeit (Beschilderung), Vielfalt der Strecke und Unterkunft/Verpflegung rangieren ganz klar vor Informationsmaterialien, dem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, der Dichte des Streckennetzes, den Reparaturwerkstätten und der Infrastruktur an den Rastplätzen.

Abbildung 3: Bedeutung der Qualität einer Fahrradroute oder eines Radfahrgebiets



Hinweis: 0 bezeichnet die geringste, 3 die höchste Bedeutung

Andere vorliegende Studien verdeutlichen auch die Bedeutung einer durchgängigen Beschilderung, von Beschreibungen und Informationen zur Landschaft oder den Sehenswürdigkeiten an der Strecke. In einer britischen Studie von Downward et al. (2001) wurde auf die wesentlichen Faktoren hingewiesen, gleichzeitig jedoch die Bedeutung autofreier Strecken herausgestellt, die von weniger erfahrenen Freizeitradlern bevorzugt werden. Bei einer Befragung von Radtouristen an Saar und Mosel durch Klemm (1995 in ETI 2007) wurden als wichtigste Aspekte der radtouristischen Infrastruktur die Trennung von Pkw- und Radverkehr, eine gute Beschilderung und Informationen über Sehenswürdigkeiten genannt. Die Beschilderung und Beschreibung der Routen sowie die landschaftliche Attraktivität und die Wegequalität stellten für die Radfahrer in Rheinland-Pfalz die wichtigsten Aspekte dar (ETI 2007). Wenig Verkehr auf den Routen, deren Beschilderung und Abwechslungsreichtum sind für alle deutschen Radfahrer ausschlaggebende Faktoren (Trendscope 2008a). Demgegenüber ergaben die Erhebung von Veloland Schweiz (2004) und die Auswertung der Kundenfeedbacks von Veloland-Reisenden im Jahr 2006, dass der Verlauf der Routen, ihre Infrastruktur und Beschilderung für die Nutzer des Veloland-Netzes an oberster Stelle stehen (Gutbub 2007a, Utiger et al. 2005). Einen ähnlichen Eindruck vermitteln die Nutzer des Elberadwegs in der Prignitz (Öhlschläger 2007).

2.2.3 Verhaltensmuster

Saisonabhängigkeit

Aus deutschen und britischen Studien geht hervor, dass die Hauptsaison für Fahrradtouristen und Tagesausflügler von Mai bis Ende August dauert. In diesen vier Monaten finden 79 % aller Touren statt (Trendscope 2008a). Es gibt jedoch auch Hochzeiten für Tagesausflüge. In den Niederlanden finden 45 % aller Tagesausflüge im Sommer, 28 % im Frühling und 19 % im Herbst statt (Stichting Recreatie 2004). Bei der

EuroVelo-Route 6 in Frankreich bestehen auch deutliche Unterschiede zwischen dem Sommer und den übrigen Jahreszeiten. In den Sommermonaten gibt es wesentlich mehr Fahrradtouristen, während in den übrigen Jahreszeiten und an Wochenenden Tagesausflügler überwiegen (Altermodal 2007). Die Anzahl der Tagesausflügler mit Fahrrad ist also stark saisonabhängig, nicht jedoch die Anzahl der Tagesausflügler generell.

Aufenthaltsdauer

Das Verhältnis zwischen Fahrradtouristen und Tagesausflüglern mit Fahrrad ist je nach Radwegenetz, Region und Strecke sehr unterschiedlich. Der Anteil der Fahrradtouristen ist innerhalb der Netze im Allgemeinen gering, jedoch hoch auf einzelnen Strecken, für die oft speziell für touristische Zwecke geworben wird. So machen Fahrradtouristen schätzungsweise zwischen 4 und 7 % der Nutzer des Veloland- und des LF-Netzes aus (Fietsplatform 2004, Ickert et al. 2008). In ganz Niederösterreich beläuft sich der Anteil der Fahrradtouristen auf schätzungsweise 17 % aller Radfahrer, während er für den niederösterreichischen Teil des Donauradwegs 41 % aller Radfahrer entspricht (dwif-Consulting 2007, MANOVA 2007)³. In Rheinland-Pfalz beträgt der Anteil der auf vier Routen befragten Fahrradtouristen 36 %. Berücksichtigt man allein den Moselradweg, so steigt der Anteil der Fahrradtouristen auf über 60 % (ETI 2007)³. Auf dem Elberadweg in der dünn besiedelten Prignitz (Brandenburg) dominieren mit 85 % die Radfahrer, die auch übernachten (Öhlschläger 2007).

Eine Untersuchung der Trendscape-Studie (2008) hat ergeben, dass 30 % aller deutschen Fahrradtouristen kurze Zwischenstopps einlegen und 62 % von ihnen längere Aufenthalte von 5–14 Nächten planen. Rund 8 % der Fahrradtouristen zeichnen sich durch längere Aufenthalte über 15 Tage aus (siehe Tabelle 7). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Fahrradurlauber beträgt offenbar 5 bis 7 Tage (ETI 2007, Fietsplatform 2004, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007).

Tabelle 7: Deutsche Fahrradtouristen: Anzahl der mit Radfahren verbrachten Tage

Dauer	Fahrradtouristen (%)
2-4 Tage	30
5-7 Tage	30
8-14 Tage	32
15+ Tage	8
Insgesamt	100

Quelle: Trendscape 2008a

Tagesradfahrdauer

Deutsche Fahrradtouristen verbringen mehr Stunden pro Tag auf dem Rad als Tagesausflügler. Über 65 % der Fahrradtouristen verbringen täglich mehr als sieben Stunden auf dem Sattel, bei den Tagesausflüglern sind es dagegen nur 5 %. Rund 62 % der Tagesausflügler verbringen zwischen ein und vier Stunden täglich auf dem Rad, während nur 11 % der Fahrradtouristen in diese Kategorie fallen (Trendscape 2008a). Diese Ergebnisse werden durch die Studien aus Frankreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich bestätigt. In manchen Fällen wurde die Dauer anhand der Entfernung gemessen. So legen beispielsweise rund 50 % der Tagesausflügler auf der Eurovelo-Route 6 weniger als 35 km zurück.

³ Nur Fahrradurlaub mit Übernachtungen. Gäste, die Tagesausflüge unternahmen, sind ausgenommen.

Unterkunft

Es liegen zahlreiche Informationen zu den Unterkünften von Fahrradtouristen vor. Ein Gesamtbild zu vermitteln ist nicht möglich, weshalb Tabelle 8 einen durchschnittlichen Prozentsatz, eine durchschnittliche Spanne und Abweichungen angibt. Angemerkt sei, dass bei den meisten Befragungen Mehrfachantworten möglich waren, so dass sich in Tabelle 8 insgesamt mehr als 100 % ergeben.

Tabelle 8: Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten

Unterkunftsart	Durchschnittliche Nutzung	Durchschnittliche Spanne	Abweichung/Anmerkung
Hotel	40 %	30-60 %	Deutsche Fahrradurlauber: 16 % (nur 3- und 4-Sterne-Hotels).
Gasthof/Gästehaus/B&B/Bauernhof	45 %	30-60 %	Veloland Schweiz: 15 %; 9 % Route 6 in Frankreich
Camping	15 %	10-20 %	LF-Routen: 43 % Route 6; in Frankreich 41 %
Jugendherberge	7 %	5-13 %	Donau/Niederösterreich: 1 %
Privatzimmer/Verwandte	11 %	2-27 %	Breites Spektrum
Sonstige (inkl. Ferienwohnung/Selbstverpflegung)	15 %	5-15 %	Deutsche Fahrradurlauber: 31 %

Quellen: Altermodal 2007, ETI 2007, Fietsplatform 2004, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Öhlschläger 2007, TMBLM (ed.) 2008, Trendscape 2008a

Sonstige Faktoren

Beim deutschen Markt besteht ein kleiner Unterschied, was das Ausleihen von Fahrrädern betrifft: 7 % für Urlaubsreisen und 3 % für Tagesausflüge (Quelle: Trendscape 2008a). Das Ausleihen von Fahrrädern an fremden Orten macht einen kleinen Teil des Fahrradtourismusmarkts aus, kann aber eine große Rolle im Stadttourismus und dort spielen, wo autofreie Abschnitte längerer Radfernwege speziell für Tagesausflüge beworben werden.

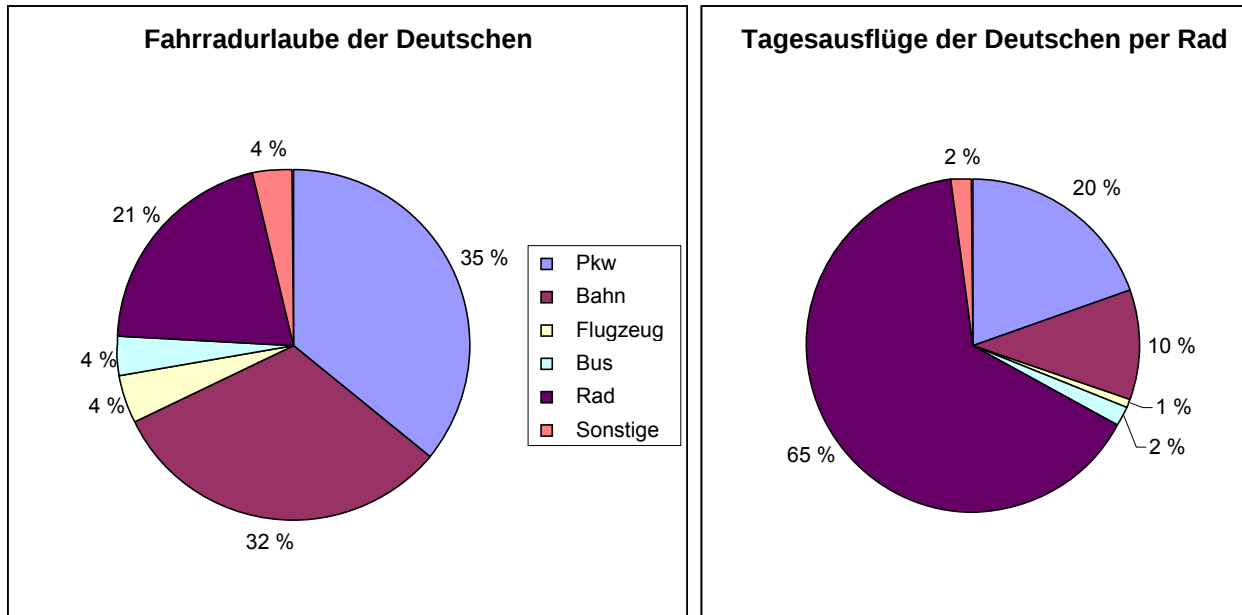
2.3 Art der Anreise zum Radweg / Ausgangspunkt

Über die Anreise zum Ausgangspunkt für Radtouren liegen Angaben zum französischen, deutschen, britischen und spanischen Markt vor. Die große Mehrzahl der Tagesausflügler startet ihre Ausflüge von der eigenen Haustür oder von der Urlaubsunterkunft aus. In Spanien handelt es sich beispielsweise bei den „Vias Verdes“ (Grünen Wegen) um nicht mehr genutzte Bahntrassen, die zu Rad- und Wanderwegen umgestaltet wurden (Aycart 2004). Ähnliches gilt für den deutschen Markt mit 65 % (Trendscape 2008a) und auch für den Nordosten Englands, wo über 80 % der Radfahrer die EuroVelo-Route 12 unmittelbar von zu Hause oder von der Urlaubsunterkunft aus ansteuern (Cope et al. 2004). Die meisten deutschen Tagesausflügler fahren einfach von zu Hause aus los (siehe linkes Kuchendiagramm in Abbildung 4).

Beim Fahrradtourismus erfolgt die Anreise im Vergleich zu anderen Urlaubsarten ebenfalls weniger gern per Auto und Flugzeug. Im Nordosten Englands ergab eine Untersuchung der Nordseeküsten-Route eine starke Neigung der Touristen, per Bahn oder Fähre und nicht mit anderen Verkehrsmitteln zur Route anzureisen (Cope et al. 2004). Auch der deutsche, der

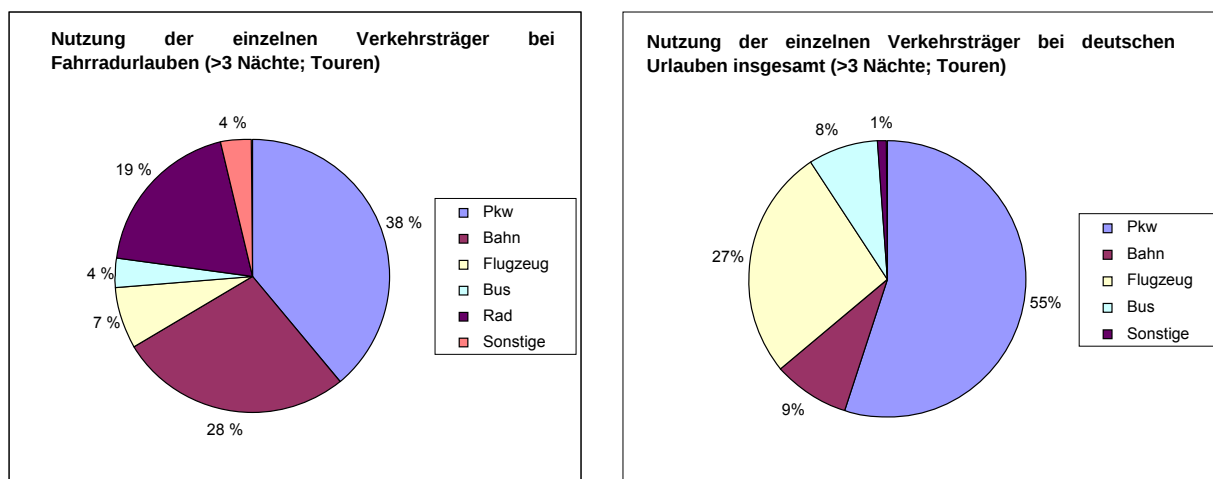
österreichische und der Schweizer Markt zeichnen sich durch eine begrüßenswerte Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger aus. Altermodal (2007) stellt fest, dass 76 % der Fahrradtouristen in Frankreich aus den Nachbarländern Deutschland, Schweiz und Niederlande anreisen. Über 50 % von ihnen kamen aus Deutschland. Mehr als 40 % waren mit der Bahn angereist. Abbildung 4 zeigt den Fahrradtourismus in Deutschland; es wird das Fahrradfahren (linke Seite) mit dem in Abbildung 5 dargestellten gesamten Urlaubsmarkt verglichen.

Abbildung 4: Alle deutschen Fahrradtouristen, die Übernachtungen einlegen (eine oder mehrere Nächte), und Tagesausflügler mit Fahrrad



Quelle: Trendscape 2008a

Abbildung 5: Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für deutschen Fahrradurlaub und deutschen Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)



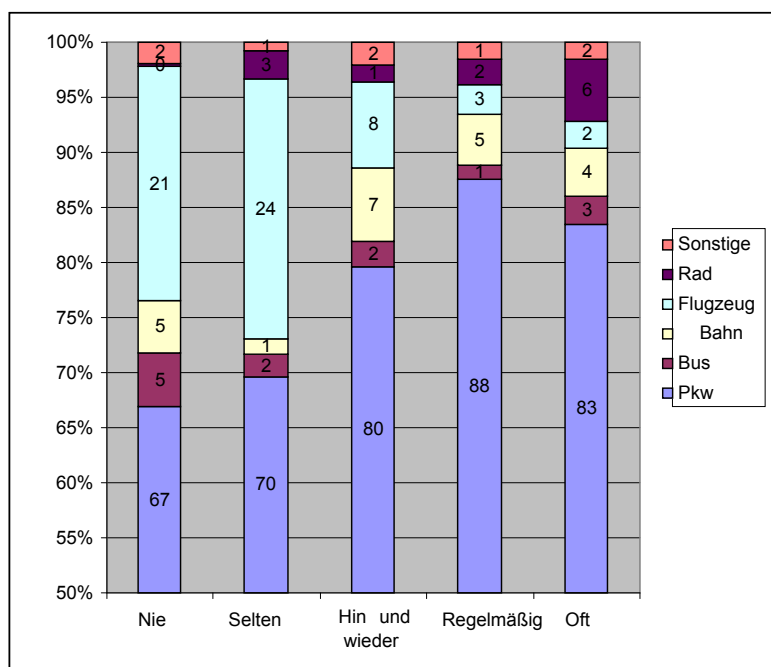
Quelle: Statistisches Bundesamt 2008, Trendscape 2008b

Abbildung 5 ergibt für die Fahrradurlaube im Vergleich zu den Urlauben insgesamt Folgendes:

- Der Anteil der Bahnreisen ist bei Fahrradurlaube dreimal so hoch wie bei allen anderen Urlaube.
- Bei Fahrradurlaube wird das Reiseziel im Vergleich zu allen anderen Urlaube zu 30 % weniger mit dem Pkw angesteuert.
- Bei Fahrradurlaube wird zu 75 % weniger geflogen als bei allen anderen Urlaube.

Abbildung 6 zeigt, welche Verkehrsträger niederländische Urlauber nutzen, um zu den Ausgangspunkten ihrer Radtouren zu gelangen. Außerdem wird angegeben, wie oft sie nach eigener Aussage im Urlaub Rad fahren. Mit häufigerer Radnutzung im Urlaub geht eine seltenere Flugzeug-, jedoch eine häufigere Pkw-Nutzung einher. Der Anteil der Flugzeugnutzung beträgt bei den Befragten, die angaben, im Urlaub „regelmäßig“ oder „oft“ Radtouren zu unternehmen, im Vergleich zu Urlaube ohne Rad nur zehn Prozent. Anzumerken ist, dass niederländische Urlauber im Vergleich zu deutschen Touristen im Urlaub viel weniger Bahn fahren, was für Nicht-Fahrradurlaube und Fahrradurlaube gleichermaßen gilt.

Abbildung 6: Nutzung der einzelnen Verkehrsträger durch Niederländer unter spezieller Berücksichtigung von Radtouren im Urlaub



Quelle: de Bruijn et al. 2008

Tabelle 9 veranschaulicht, dass die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger von der Art der verfügbaren Route und dem Zugang zu dieser mit verschiedenen Verkehrsmitteln abhängig ist. So spielt beim Elberadweg beispielsweise die Bahn eine große Rolle, während sie in Niederösterreich weniger beliebt ist. Wenn Tagesausflüge mitberücksichtigt werden, erhöht sich der Anteil des Fahrrads als Verkehrsmittel für die Anreise erheblich. Dieser liegt bei allen Nutzern des LF-Radfernwegs in den Niederlanden zwischen 37 % und 76 %. In der Schweiz (Veloland) entspricht der Anteil der nachhaltigen Verkehrsträger (Rad plus öffentliche Verkehrsmittel) 82-83 % der Kombination Tagesausflüge/Übernachtungen. Doch hängt der Anteil von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln erneut sehr von der Art der Reise ab: Tagestouristen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel sehr viel mehr als Radfahrer, die auch (länger als zwei Nächte) Übernachtungen einlegen.

Tabelle 9: Überblick über die einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf die Anreise zu einigen Radwegen und Zielgebieten

Für die Anreise verwendetes Verkehrsmittel	Elbrad-weg – Sachsen – Übernach-tungen	Elbrad-weg – Sachsen – insgesamt	Rheinland- Pfalz – Fahrrad-touristen insgesamt	Moselrad-weg – Übernach-tungen	Nieder-österreich – Fahrrad- touristen insgesamt	LF-Netz Nieder- lande 2003	Velo-land 2004 (>2 Nächte)	Veloland 2004 (insgesamt)
Rad		37 %	46 %	17 %		76 %	24 %	59 %
Bahn	58 %	35 %	13 %	26 %	6 %	37 %	39 %	7 %
Pkw	25 %	24 %	39 %	55 %	25 %	14 %	13 %	12 %
Flugzeug								
Öffentliche Verkehrsmittel /Bus					2 %		14 %	2 %
Sonstige			2 %	2 %	3 %	1 %	0 %	0 %

Im Gegensatz zur relativ geringen Pkw-Nutzung auf dem europäischen Festland sind britische Fahrradtouristen, die nach Schottland reisen, stark auf ihre Pkw angewiesen, um zum Ausgangspunkt ihrer Tour zu gelangen; 75-80 % von ihnen fahren mit dem Auto (VisitScotland 2004 in Greenwood et al. 2006). Dies ist zum Teil auf die große Anzahl der nach Schottland reisenden Mountainbiker zurückzuführen. In anderen britischen Studien (Cope et al. 2004) werden jedoch höhere Zahlen für die Anreise mit Rad, Bahn und sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln angegeben.

2.4 Wirtschaftliche Auswirkungen

2.4.1 Einige lokale Daten

Ein wichtiger Aspekt des Ausbaus von Radwegen ist die Art und Weise, in der unmittelbare Ausgaben, die der lokalen Wirtschaft zugutekommen, zur Gründung von Unternehmen und Schaffung oder Erhaltung von Arbeitsplätzen führen können. Dies trifft besonders in Gegenden zu, die Touristen nicht sehr viel zu bieten haben und Besucher nicht anderweitig zum Geldausgeben veranlassen können. Im Vereinigten Königreich wird beispielsweise ein über zahlreiche Hügel (The Pennines) führender Radweg von der Irischen See zur Nordsee als C2C-Fahrradweg gefördert. Er zieht mehr als 100 000 Touristen jährlich an, von denen 10-15 000 die gesamte Strecke abfahren. Die Betreiber der Unterkünfte und Ladenlokale in vielen ländlichen Gegenden, durch die der Radweg führt, berichten, dass ihre Betriebe ihre Entwicklung hauptsächlich dem Geschäft mit den Touristen verdanken (Brown 1997). Im Münsterland wurden rund 30 % des gesamten Jahresumsatzes in der Tourismusbranche durch die eine Million übernachtenden Fahrrad- und 12 Millionen Tagesausflügler mit Fahrrad generiert (BMVBW (ed.) 2002a). Zuwächse verzeichnete in jüngster Zeit der Beherbergungssektor durch den Ausbau des Donauradwegs in Serbien, der auch Teil der Route EuroVelo 6 ist: Allein 2008 wurden 80 Unternehmen gegründet (Limbert & Matijašević (GTZ) 2009).

Ein gutes Beispiel für die Ausgaben durch Touristen, die ein auf die Gewinnung von Fahrradtouristen ausgelegtes Radwegenetz generiert, stellt das Veloland Schweiz dar. Dieses Netz wurde von der Projektkonzeption an genauestens beobachtet und erfreute sich

bereits im frühen Umsetzungsstadium großer Beliebtheit bei Touristen. 1999 wurde es von insgesamt 3,3 Millionen Radfahrern genutzt, 2007 waren es bereits 4,8 Millionen, was einem Anstieg um 30 % entspricht (Ickert et al. 2008, Utiger et al. 2000). Rund 210 000 dieser Radler bleiben auch über Nacht, die übrigen 4,6 Millionen sind Tagesausflügler (siehe Tabelle 10). 2007 wurde der durch alle Radfahrer erzielte Gesamtumsatz im Veloland-Netz auf 88 Mio. EUR geschätzt (135 Mio. CHF), was im Vergleich zu 2004 einem Anstieg um 3 % entspricht (Ickert et al. 2008). Über Nacht (mehr als zwei Nächte) bleibende Fahrradturlauber geben 71 EUR pro Tag aus, 28 EUR davon für die Unterkunft und 25 EUR für Speisen und Getränke (Ickert et al. 2005, Utiger et al. 2005). 2007 gab es rund 540 000 Übernachtungen (Ickert et al. 2008). Aufgrund ihrer Aufenthaltsdauer und hohen Tagesausgaben wird der meiste Umsatz mit Fahrradtouristen erzielt. Eine weitere Variable, die die hohen Ausgaben der Fahrradtouristen veranschaulicht, sind die Ausgaben pro zurückgelegtem Kilometer; diese sind mehr als siebenmal so hoch wie bei Tagesausflüglern.

Tabelle 10: Wichtigste Zahlen für das Veloland Schweiz (Jahr 2007)

Art der Reise	Tag	Kurze Unterbrechung	Längerer Urlaub	Insgesamt
Klassifikation: Übernachtungen	keine	1-2 Nächte	>2 Nächte	-
Radfahrer	4 600 000	120 000	90 000	4 810 000
Zurückgelegte Entfernung (Mio. km)	210	16	23	249
Ausgaben pro Person und Tag (EUR)*	8,44	45,43	71,39	-
Umsatz (Mio. EUR)*	40,2	14,3	33,1	87,6
Ausgaben pro zurückgelegtem km (EUR)	0,19	0,89	1,44	0,35

Quelle: Ickert et al. 2008.

* Der Umsatz basiert auf den Ausgabendaten einer Erhebung aus dem Jahr 2004 (siehe Utiger et al. 2005).
Umrechnungskurs vom 22.12.2008.

Eine Untersuchung der in einigen regionalen und nationalen Studien angegebenen Daten zur Höhe der Ausgaben verdeutlichte den Unterschied zwischen Fahrradtouristen und Tagesausflüglern (Tabelle 11). Anhand dieser Daten haben wir einen nach Reise-Ausflug gewichteten Durchschnitt berechnet. Fahrradtouristen geben pro Tag durchschnittlich 53 EUR aus, die Unterkunft eingeschlossen. Tagesausflügler wiederum geben meist viel weniger aus, durchschnittlich knapp 16 EUR pro Tag⁴.

Anhand zweier regionaler Studien (Rheinland-Pfalz und Niederösterreich) und dreier nationaler Studien (Veloland Schweiz, niederländische LF-Routen und Übernachtungen in Anspruch nehmende Fahrradtouristen in Deutschland) war eine genauere Beschäftigung mit den Tagesausgaben übernachtender Fahrradtouristen möglich. Von den durchschnittlich 53,36 EUR werden rund 40 % (21 EUR) für die Unterkunft, 30 % (16 EUR) für Speisen und Getränke und weitere 30 % (16 EUR) für Sonstiges wie Shopping (fast die Hälfte), örtliche Verkehrsmittel und Aktivitäten vor Ort ausgegeben (ETI 2007, Fietsplatform 2004, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Trendscape 2008a). Tagesausflügler geben rund 60 bis 75 % ihres Tagessatzes für Speisen und Getränke aus (ETI 2007, Fietsplatform 2004, Ickert et al.

⁴ Bei der Berechnung dieses Durchschnitts wurden die Angaben für EuroVelo 6 in Frankreich nicht berücksichtigt. 0,24 EUR wurden als unrealistisch angesehen.

2005, Trendscape 2008a). In einer Studie aus den USA wird auch auf die zusätzlichen Ausgaben von Fahrradtouristen auf Radfernwegen in lokalen Fahrradläden hingewiesen (Bikesbelong 2009).

Die Tagesausgaben von Radfahrern lassen sich mit den durchschnittlichen Ausgaben aller Tagesausflügler und Übernachtungstouristen vergleichen (siehe Tabelle 11). Dieser Vergleich wird anhand eines Beispiels nur für Deutschland vorgenommen. Ein Vergleich des wichtigsten Verkehrsmittels im Urlaub ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich. Die Tagesausgaben variieren je nach Bundesland und innerhalb der Länder erheblich. Die durchschnittlichen Ausgaben sind in größeren städtischen Gebieten generell höher und in Kleinstädten und ländlichen Gebieten niedriger. Daher ergibt sich für die Tagesausgaben von Tagesausflüglern ein Gesamtdurchschnitt von 28 EUR pro Person, in ländlichen Gebieten von 19,40 EUR, in Klein- und Mittelstädten von 23,90 EUR und in Städten mit über 100 000 Einwohnern von 35,10 EUR. Die Ausgaben deutscher Tagesausflügler im Ausland belaufen sich auf durchschnittlich 45 EUR (Maschke 2005). Da der Großteil des Fahrradtourismus in ländlichen Gebieten erfolgt, ist ein Vergleich mit diesen Zahlen sehr angebracht. Die Ausgaben der Tagesausflügler mit Rad sind nur geringfügig niedriger als die der durchschnittlichen Tagesausflügler (16,80 EUR im Vergleich zu 19,40 EUR). Die Tagesausgaben der Übernachtungstouristen lassen sich in drei Unterkunftsarten aufteilen: Unterkünfte mit weniger als 8 Betten, Privatunterkünfte mit 9 Betten oder mehr und Camping (siehe Tabelle 11). Die Ausgaben der übernachtenden Fahrradtouristen bzw. aller Übernachtungstouristen in Deutschland sind fast gleich hoch, wenn für Letztere ein Ausgabendurchschnitt für diese drei Unterkunftsarten angesetzt wird (54 bzw. 56 EUR). Hierbei gibt es regionale Unterschiede.

Tabelle 11: Tagesausgaben von übernachtenden Fahrradtouristen und Tagesausflüglern mit Rad

Route/Gegend/Untersuchte Strecke	Land	Jahr	Tagesausgaben übernachtender Fahrradtouristen	Tagesausgaben aller Übernachtungstouristen für: Unterkunft. > 9 Betten/Privatunterkunft. < 8 Betten/Camping	Tagesausgaben der Tagesausflüglern mit Rad	Tagesausgaben aller Tagesausflüglern (Maschke 2005)	Quelle für die Angaben über die Ausgaben der Radfahrer
Veloland Schweiz (> 2 Nächte)	CH	2004	71	-	8,40	-	Ickert et al. 2005
LF-Routen Niederlande	NL	2003	31	-	11,40	-	Fietsplatform 2004
Moselradweg	D	2006	55	80/59/28	19	33,50	ETI 2007
Elberadweg – Prignitz	D	2006	62	73/41/20	20	18,70	Öhlschlager 2007
Niederösterreich	A	2006	72	-	9,80	-	MANOVA 2007
Donauradweg Niederösterreich	A	2006	77	-	32,90	-	MANOVA 2007
Deutschland	D	2008	54	93/48/27	16,80	28,00 19,40***)	Trendscope 2008a
Saarland	D	2004	44	98/37/20	8,50	30,70	dwif-Consulting 2005
Mecklenburg-Vorpommern	D	2003	44	76/44/28	8,50	24,70	dwif-Consulting 2004
Brandenburg	D	2007	63	78/41/20	8,50	20,20	ift 2008
Elberadweg – Sachsen	D	2003	57	87/51/34	12	19,30	TMBLM (ed.) 2008
Rheinland-Pfalz	D	2006	62	81/59/28	22	28,00	ETI 2007
4 Radwege im Vereinigten Königreich *)	UK	2006	53	-	15,50	-	Institute of Transport and Tourism
EuroVelo 6 Frankreich	F	2006	45	-	0,24	-	Alter-Modal
Gerundeter Durchschnitt			53	-	16**)	-	

*) Coast and Castles, C2C, Hadrian's Cycleway, Pennine Cycleway

**) ohne Angaben für EuroVelo 6 Frankreich

***) Gesamtdurchschnitt und Durchschnitt für die ländlichen Gebiete

2.4.2 Nachfrage nach EuroVelo und wirtschaftliche Auswirkungen

Ein geografisch basiertes Modell

In der Fachliteratur wird keine umfassende Methode genannt, mit der die Nachfrage nach einem neuen Radweg oder -netz prognostiziert werden kann. Es liegen einige Angaben für Deutschland und die Schweiz vor, die sich jedoch nicht einfach auf andere Teile Europas übertragen lassen. Aus den Datenquellen, die zu dem in dieser Studie untersuchten Fahrradtourismus veröffentlicht wurden, hat das Studienteam ein Konzept entwickelt, um die Nachfrage nach EuroVelo-Routen zu modellieren.

Das allgemeine Modell sieht folgendermaßen aus:

Fahrradurlaube:

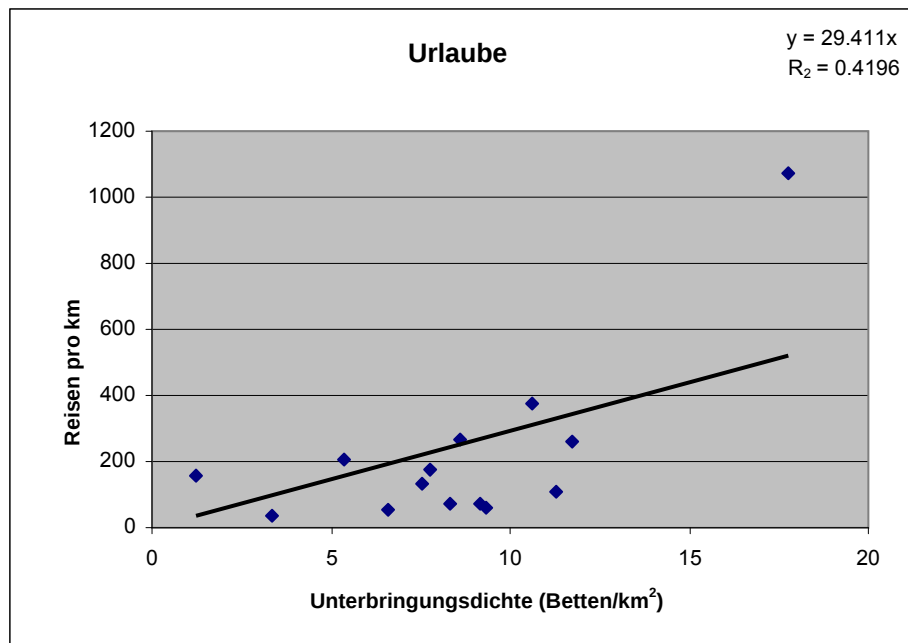
- Reisen/km = $f(\text{Betten/km}^2)$
- Direkte Einnahmen = $f(\text{EUR pro Reise})$

Tagesausflüge mit dem Rad

- Reisen/km = $f(\text{pop/km}^2)$
- Direkte Einnahmen = $f(\text{EUR pro Reise})$

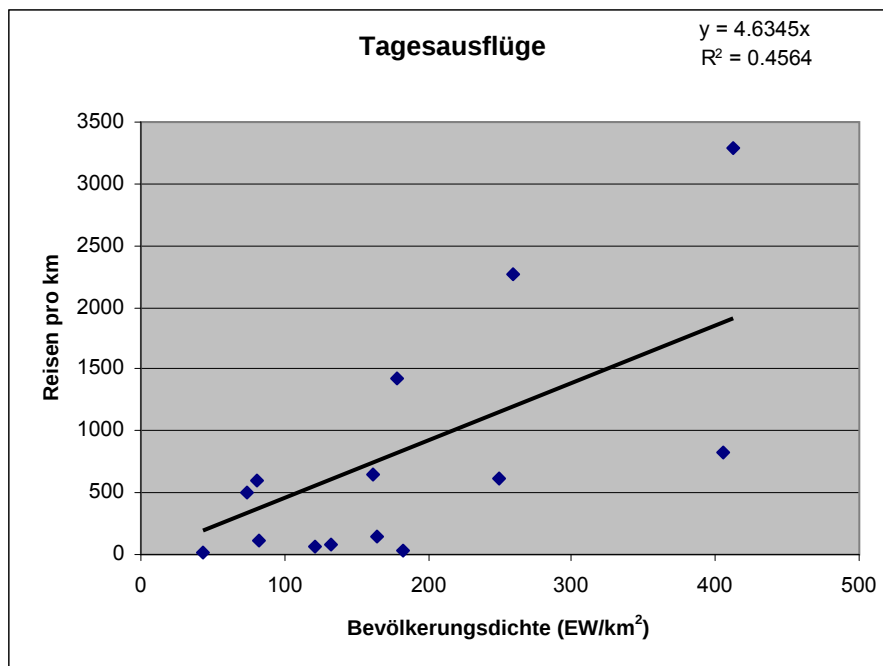
Bei Benutzung einer Vielzahl von Daten wie BIP/km², Einwohnerzahl/km², Nächte/km² und Betten/Routen-km hat sich dieses Verhältnis als ungemein signifikant erwiesen. Es wurden dieselben Daten verwendet wie in Tabelle 11 unter Punkt 2.4. Die Daten für die LF-Routen in den Niederlanden, für Brandenburg und den Pennine Cycleway wurden als relativ stark abweichend eingestuft (Extremwerte) und in Abbildung 8 nicht verwendet. Somit wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen aus Punkt 2.4 übernommen, was 353 EUR pro Fahrradurlaub ergibt.

Abbildung 7: Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der übernachtenden Radfahrer pro Routenkilometer



Bei den Tagesausflügen werden die verwendeten Daten für dieselben Fälle wie bei den Urlauben erneut aufgeführt. Abbildung 8 verdeutlicht das hierbei entstehende Verhältnis in Bezug auf Tagesausflügler. In diesem Fall gibt es Abweichungen bei Deutschland, Brandenburg und Rheinland-Pfalz, weshalb sie für die Definition des Modells nicht herangezogen wurden.

Abbildung 8: Verhältnis zwischen der Bevölkerungsdichte und der Anzahl der Tagesausflüge mit Rad pro Routenkilometer



Aus dem vorliegenden Zahlenmaterial wurde folgendes einfaches lineares Modell abgeleitet:

- Bei den Urlauben entspricht die Anzahl der Reisen pro Routenkilometer pro Jahr dem 29,41-fachen der Anzahl der Betten (alle Unterkunftsarten) pro Quadratkilometer der NUTS-3-Region, durch die die Route führt oder innerhalb derer das Netz liegt. Die Einnahmen betragen rund 353 EUR pro Reise, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 6,6 Tage.
- Bei den Tagesausflügen entspricht die Anzahl der Reisen pro Kilometer pro Jahr dem 4,63-fachen der Anzahl der Einwohner pro Quadratkilometer der NUTS-3-Region, durch die die Route führt oder innerhalb derer das Netz auf NUTS-3-Ebene liegt. Die Einnahmen betragen rund 16 EUR pro Ausflug.

Eine Prognose für das EuroVelo-Netz

Bei dem unter „Ein geografisch basiertes Modell“ beschriebenen Modell wurden Daten auf Länderebene verwendet. Die Entfernungen der bestehenden und geplanten EuroVelo-Routen wurden von der Beschreibung auf der Karte des ECF übernommen oder im Bedarfsfall gemessen (European Cyclists' Federation 2008). Vom Zeitpunkt der Fertigstellung des gesamten EuroVelo-Netzes an wurde dessen Wert pro Jahr folgendermaßen angesetzt:

- 12,5 Millionen Urlauber (82,5 Millionen Tage Fahrradurlaub)
- Direkteinnahmen von den Urlaubern in Höhe von insgesamt 4,4 Mrd. EUR
- 33,3 Millionen Tagesausflüge
- 0,54 Mrd. EUR Direkteinnahmen

Abschließend wird daher davon ausgegangen, dass dem Fahrradtourismusprodukt EuroVelo-Netz Direkteinnahmen von insgesamt fast 5 Mrd. EUR zugeschrieben werden können. Da bei EuroVelo bestehende Routen genutzt werden, entspricht dieser Wert den Bruttoeinnahmen des Gesamtnetzes und nicht den zusätzlichen Nettoeinnahmen des EuroVelo-Konzepts selbst. Diese Nettoeinnahmen sind von den Auswirkungen des Konzepts auf den Ausbau der fehlenden Abschnitte und vom zusätzlichen Vermarktungswert abhängig. Außerdem werden die Mikro-Multiplikatoren einer jeden Ortschaft berücksichtigt, die sich in indirekten und induzierten Ausgaben niederschlagen. Dies kann sich als wichtig

erweisen, wenn lokale Versorgungsketten und Unternehmen Geld in lokale Volkswirtschaften pumpen.

2.4.3 CRDFM (Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen)

Das Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen (CRDFM, Version 0.0.0) ist ein Instrument, das Planern und Entwicklern von Radwegen und -netzen dabei hilft, die Nachfrage und die Bruttoeinnahmen, die durch eine Route entstehen, abzuschätzen. Das Modell ist in Microsoft Excel programmiert (ab Version 2003) und besitzt eine benutzerfreundliche Schnittstelle. Es ist geografisch basiert und macht es erforderlich, dass die Nutzer die Streckenlänge innerhalb jeder bereisten NUTS-3-Region eingeben. Die NUTS-3-Regionen werden von EuroStat definiert. Unter Punkt 2.4.2 wird der theoretische Hintergrund des Modells beschrieben.

Das Modell kann genutzt werden, sobald die Route oder das Netz auf einer Karte – auch in grober Form – angezeichnet wurde. Anhand der Routenkarte und mithilfe der Karten innerhalb des Modells muss der Nutzer die NUTS-3-Codes aller Regionen, durch die die Route oder das Netz führt, ermitteln. Auch die zurückgelegte ungefähre Entfernung innerhalb jeder NUTS-3-Region muss ermittelt werden. Dann können in das Modell manuell Codes und Entfernungen eingegeben werden. Es wird eine Prognose der Anzahl der Urlaubsreisen, der Tagesausflüge mit dem Rad und der jährlichen Bruttoauswirkungen dieser Besuche auf die Wirtschaft erstellt⁵.

2.5 Auswirkungen auf die Umwelt

2.5.1 Einleitung

Folgende direkte Auswirkungen des Radfahrens auf die Umwelt und die Ökosysteme lassen sich feststellen:

- Bodenverluste (Erosion durch Verlassen der Wege mit Auswirkungen auf die Wasserqualität);
- Schäden an der Vegetation;
- Störung der Fauna;
- Überfüllung (Auswirkungen auf die Erholungsqualität).

Darüber hinaus wurden einige indirekte Auswirkungen festgestellt, die überwiegend durch die Anreise zu den Radwegen und in den Unterkünften (einschließlich Cafés, Restaurants, Ladenlokale usw.) verursacht werden:

- Energieverbrauch durch die Verkehrsträger und Beherbergungsbetriebe;
- Klimawandel durch Treibhausgasemissionen der Verkehrsträger und Beherbergungsbetriebe;
- Probleme mit der Luftqualität infolge des Verkehrs;
- Wasserverschmutzung durch die Beherbergungsbetriebe;
- Landschaftliche Probleme aufgrund von Verkehr, Parkplätzen und Beherbergungsbetrieben;
- Lärmbelästigung durch Transport und Verkehr.

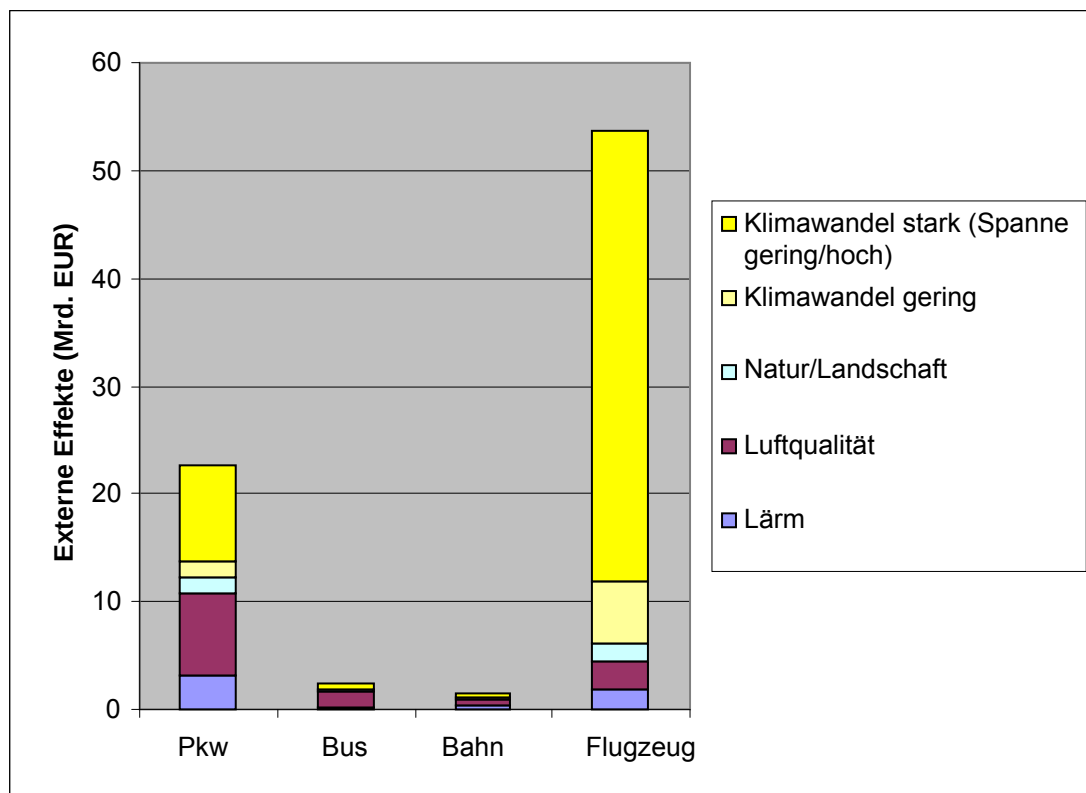
Die Nachhaltigkeit des Fahrradtourismus lässt sich in absoluten Zahlen ausdrücken. Wie alle touristischen Aktivitäten verschlimmert er die allgemeinen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Seine Nachhaltigkeit lässt sich aber auch relativ, also im Vergleich zu anderen Tourismusarten, angeben. In absoluten Zahlen müssen die Treibhausgasemissionen, um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen, beispielsweise bis Ende dieses Jahrhunderts

⁵ Das Modell kann bei Paul Peeters unter peeters.p@nhtv.nl erfragt werden.

gegenüber 1990 um 80 % bzw. zwischen 2015 und 2100 kontinuierlich um 6 % pro Jahr gesenkt werden (Parry et al. 2008). Dies könnte als Ziel gelten, das der Fahrradtourismus erreichen muss. Besser wäre jedoch ein Ansatz, bei dem der Fahrradtourismus mindestens 80 % weniger emittiert als der aktuelle Massentourismus (oder auf diesen Stand gebracht wird). Wenn das gelänge, ließe sich argumentieren, dass der Fahrradtourismus eine nachhaltige Form des Tourismus ist. Für diesen Ansatz bedarf es eines Vergleichs mit dem herkömmlichen Tourismus, der einen Schwerpunkt dieses Berichts bilden soll. Ist Radfahren die bessere Option? In den folgenden Abschnitten werden einige Nachweise für die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Radfahrens und seine Nachhaltigkeit geliefert.

Entscheidend ist, dass der Fremdenverkehr zum Klimawandel beiträgt, hauptsächlich durch die Anreise zum Reiseziel und die Rückreise nach Hause (Peeters et al. 2007a, Peeters et al. 2004, UNWTO-UNEP-WMO 2008). Von allen tourismusbedingten CO₂-Emissionen entfallen 75 % auf die Verkehrsmittel, die weltweit für Tourismuszwecke benutzt werden; zweitgrößter Hauptverursacher, auf dessen Konto rund 20 % der Emissionen gehen, sind die Unterkünfte (UNWTO-UNEP-WMO 2008). Aus einer Untersuchung der externen Effekte des gesamten Tourismus in der EU geht hervor, dass die Anreise zum Reiseziel und die Rückreise nach Hause am stärksten zum Klimawandel beitragen (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Externe Effekte aller touristischen Reisen (Inland und international) von Bürgern der EU27, der Schweiz und Norwegens



Quellen: Daten aus Peeters et al. 2004.

Anmerkung 1: Die Nicht-CO₂-Emissionen des Flugverkehrs werden nicht berücksichtigt. Ihr Strahlungsantrieb kann so hoch sein wie der Strahlungsantrieb, der vom CO₂ selbst direkt verursacht wird (siehe Sausen et al. 2005).

Anmerkung 2: Da sich die Kosten des Klimawandels nur sehr schwer abschätzen lassen, werden eine niedrigere und eine höhere Einschätzung angegeben (die zusätzliche Kostenspanne gering/hoch, um das hohe Niveau wiederzugeben).

2.5.2 Boden und Natur

Die Auswirkungen der Freizeit- und Erholungsaktivitäten auf die Natur fallen in den Bereich Erholungsökologie, der den Einfluss dieser Aktivitäten auf die Umwelt untersucht (Cole 2004). Dieser Forschungsbereich entstand in den 1960er Jahren und befasst sich vorwiegend mit den Auswirkungen des Wanderns und Campens, zunächst vor allem in Wildnisgebieten des Vereinigten Königreichs (z. B. dem Schottischen Hochland). Ein Großteil der Forschungsarbeiten beschäftigte sich mit dem Zertrampeln von Natur, da dies zahlreiche, mitunter lang anhaltende Konsequenzen nach sich zieht. Insbesondere wenn der Boden durch starkes Zertrampeln verdichtet wird, können Veränderungen dauerhafter Natur sein. Darüber hinaus wirken sich der motorisierte Verkehr, das Anlegen und die Wartung von Wanderwegen und auch Lagerfeuer massiv auf die Umwelt aus. Das Ausmaß der Auswirkungen hängt von der Anzahl der Nutzer und dem betroffenen Gebiet ab. Da jedoch keine empirischen Untersuchungen vorliegen, lassen sich die Mechanismen und das Ausmaß der Auswirkungen nur schwer wirklich verstehen.

Was das Anlegen von Radwegen anbelangt, so wird in vielen Gebieten Wert darauf gelegt, alte Wege wieder nutzbar zu machen, weshalb das Hauptproblem den Bau von Infrastrukturen betrifft, die sich auf seit langem bestehende Lebensräume wie Fledermaushöhlen in alten Tunneln auswirken können. Auf Routen, die für unterschiedliche Zwecke genutzt werden, kann es zur Zertrampelung oder Zerfurchung kommen, da sowohl Wanderer als auch Radfahrer den verfügbaren Platz für sich beanspruchen. Fahrradfahrer sollten verstärkt abgeschirmte befestigte Wege nutzen, um den Bodenverlust zu minimieren.

Allgemeine Erkenntnisse zur Entwicklung der Auswirkungen im Laufe der Zeit sind: (1) Die Verschlechterung erfolgt oft innerhalb sehr kurzer Zeit; (2) bei nachhaltiger Nutzung kann die Situation über lange Zeit stabil sein; und (3) wenn es zur Erholung der Natur kommt, dauert dies im Allgemeinen erheblich länger als die Verschlechterung selbst gedauert hatte (Cole 2004). Eine sehr wichtige Erkenntnis lautet, dass die Auswirkungen nach der ersten Welle der Beanspruchung für Erholungszwecke im Allgemeinen rapide zunehmen; danach verlangsamt sich ihr Tempo, wobei die Auswirkungen selbst größer werden, und schließlich kommt es zu einer Annäherung. Maßnahmen zur Abschwächung dieser Auswirkungen würden darin bestehen, nur einen möglichst kleinen Bereich für Erholungszwecke zu nutzen. Ein Instrument dafür kann der Ausbau von Radwegen sein, vor allem das Konzept von EuroVelo, bei dem generell bestehende Wege und Routen genutzt werden und so der Erholungs- (und Wirtschafts-) Wert von Gegenden, in denen es bereits zu Störungen kam, angehoben wird (Mourek 2006).

Ein Großteil der Gesamtauswirkungen hängt von der Art der Beanspruchung (Pferde, Schuhe oder Fahrräder) für Erholungszwecke und vom jeweiligen Verhalten der Nutzer ab (Lagerfeuer führen beispielsweise verstärkt zu Holzeinschlag, der generell die Fauna stört und sich negativ auf Boden und Vegetation auswirkt (Cole 2004)). Auch Hunde ziehen in der Regel starke Auswirkungen nach sich. Darüber hinaus liegen zahlreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen der ökologischen Gegebenheiten (Art des Bodens, Vegetation, Klima) auf die Anfälligkeit für die Nutzung zu Erholungszwecken vor (Cole 2004). Aus diesem Grunde sollten bei der Planung eines (neuen) Radwegs unbedingt die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt werden.

Interessanterweise räumen die Touristen ein, dass ihre Anwesenheit womöglich nachteilige Folgen für die Umwelt und das Ökosystem hat, was deren Attraktivität mindern kann:

„... viele Besucher nehmen die ökologischen Auswirkungen gar nicht wahr. Diejenigen, die sie wahrnehmen, sehen sie oft nicht als „Schaden“ oder unerwünschte Veränderung an. Die meisten Besucher ändern ihr Verhalten letztlich

nicht und machen auch dann keine weniger zufriedenstellenden Erfahrungen, wenn sie mit den von ihnen selbst als unerwünscht angesehenen Auswirkungen konfrontiert werden.“

(Cole 2002: 428)

Mithilfe der Daten (die auf Mabelis et al. 2001 zurückgehen) zu einigen Ergebnissen einer Folgenabschätzung eines neuen Rad- und Wanderwegs in einem offenen land- und forstwirtschaftlichen Mischgebiet zwischen den Stadtgebieten von Zeist und Bunnik (Provinz Utrecht) lassen sich die potenziellen Auswirkungen veranschaulichen:

- Der geplante Weg wird quer zu den täglichen Wanderrouten der Rehe und zahlreicher anderer wildlebender Tiere verlaufen und sie daher stören.
- Ein Radweg benötigt eine gewisse Befestigung mit Sand, die die alten Bodenschichten stören wird, einschließlich der alten Flussbette des Alten Rheins (Oude Rijn).
- In der Nähe des Wegs werden keine Vögel mehr brüten; sie werden versuchen, die Touristen zu verscheuchen, und setzen ihre Eier dabei Fressfeinden (Krähen u. ä.) aus.
- Im Buschwerk in der Nähe der Route können Rehe dann nicht mehr rasten und auch ihre Jungtiere dort nicht mehr zur Welt bringen.
- Eine ausführliche Untersuchung der alternativen Routen hat ergeben, dass es in jedem Fall zur einer Störung von Vögeln mit Wiesenhabitaten sowie von Wat- und Raubvögeln kommen wird (da sie potenzielle Nistbüsche nicht mehr nutzen können).
- Störungen in der Dämmerung sind schwerwiegender als am Tag; Hunde stellen größere Störfaktoren dar; Motorräder sollten verboten werden (wenn Radfernwege angelegt werden, könnten kleine Straßen autofrei gemacht werden) und potenzielle Nistplätze sollten vermieden werden.

In einer weiteren Studie wurden die Reaktionen von großen wild lebenden Bisons, Maultierhirschen und Gabelböcken auf Wanderer und Mountainbiker verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass durch Mountainbiker etwas weniger Störungen verursacht wurden, d. h. dass die Fluchtdistanz etwas kürzer war, was das Störungsgebiet des Weges verkleinerte (Taylor et al. 2003). Zudem wurde herausgefunden, dass Wanderer und Radfahrer, die sich abseits der Wege bewegen, wildlebende Tiere viel stärker beeinflussen. Das liefert natürlich ein Argument, das für Fernwege spricht, die mit ausgewiesenen Wegen verbunden sind. Das Hauptproblem beim Vertreiben von Tiere bzw. ihrer Fluchtreaktion ist die Energie, die sie dafür benötigen, was sich negativ auf ihre Überlebensfähigkeit auswirken kann (Taylor et al. 2003). Außerdem schrumpft auf diese Weise der für sie geeignete Lebensraum.

Eine Empfehlung für die Bewirtschaftung, die auch für die EuroVelo-Routen von Bedeutung sein kann, lautet:

„Wenn zu den Bewirtschaftungszielen die Geringhaltung von Störungen der Lebensräume wildlebender Tierarten zählt, sollten neue Wege bestehenden Pfaden folgen und Wasser- und Futterressourcen, Wildkorridore und Fluchtgebiete meiden.“

(Taylor et al. 2003: 962).

Zu Wandern, Radfahren und Erosion:

„Das Ausmaß der Auswirkungen von Freizeitaktivitäten auf die Umwelt und somit auf das Bodenrelief ist im Vergleich zu anderen Sektoren (z. B. Industrie oder Landwirtschaft) eher gering.“

(David et al. 2007: 16).

Im 526 km umfassenden Wegesystem der Big South Fork National River and Recreation Area (BSFNR, südlich-mittlerer Teil Kentuckys und nördlich-mittlerer Teil Tennessees) kann

die Bodenerosion bei unbefestigten Straßen und Wegen fast 35 000 m³ pro Jahr betragen (Olive et al. 2009). Dieser Verlust an Boden wirkt sich auch auf die Wasserqualität und damit auf die wildlebenden Tiere und die Qualität des Ökosystems in den Wasserläufen, Teichen und Seen aus. Wichtig ist, dass in einer Studie festgestellt wurde, dass der Art der Nutzung (z. B. Wandern, Radfahren, Reiten und Fahren mit Geländefahrzeugen) viel größere Bedeutung zukommt als der Intensität der Nutzung. Geländefahrzeuge verursachen pro Kilometer Strecke einen Bodenverlust von 144 m³, das Reiten einen Verlust von 94,9 m³, das Wandern dagegen nur von 11,8 m³ und das Radfahren von 3,5 m³ (Olive et al. 2009: 1489).

Einen Überblick über die Auswirkungen liefert ein Bericht über die Wege im walisischen Pembrokeshire, GB (Asken Ltd 2004), in dem Folgendes festgestellt wurde:

- Die Auswirkungen auf die Lebensräume (hauptsächlich die Vegetation) werden je nach Vegetation durch die Anzahl der täglichen Durchquerungen (zu Fuß) bestimmt, durch die (bei Verlassen der Wege) 50 % der Flora verloren gehen, und schwanken zwischen 48 für finnische Wälder, in denen Heidelbeeren wachsen, und 1445 in Sanddünen-Weiden in Wales.
- Die Auswirkungen auf die Böden werden hauptsächlich durch die Bodenart bestimmt, wobei Böden mit hohem Ton- oder Schluffgehalt am anfälligsten sind.
- Das Gefälle des Geländes spielt eine wichtige Rolle, da es die Anzahl der Durchquerungen zu Fuß, die zu einem 50 %-igen Vegetationsverlust führen, um 30 bis 80 % mindert.
- Auch die Jahreszeit wirkt sich aus, da feuchtere Böden anfälliger sind.
- Auch hier wirken sich Pferde und Geländefahrzeuge am stärksten auf den Bodenverlust auf den Wegen aus, während Wandern (in dieser Studie, die jedoch auf sehr alten Referenzwerten basiert) besser abschneidet als Radfahren.
- Die Fauna wird vor allem durch Störungen beeinflusst. Für Vögel sind deren Auswirkungen während der Brutzeit besonders stark, weil sie dann ihre Nester verlassen. Auswirkungen während der Nicht-Brutzeit sind geringere Nahrungsaufnahme, längere Flugzeiten und mehr Stress. Veränderungen im Boden können Veränderungen der Mikrofauna (Würmer usw.) verursachen. Hierzu werden jedoch keine endgültigen Feststellungen getroffen.
- Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass die Auswirkungen in kleinen Lebensräumen generell erheblich sind, in großen Lebensräumen oder Lebensräumen mit starken Verbindungen zu alternativen Lebensräumen jedoch unerheblich sein können.
- Auswirkungen auf die Flora.
- Die Auswirkungen der zur Anreise zu den Wegen genutzten Verkehrsmittel stellen ein großes ökologisches Problem dar, vor allem die Wirkungen großer Parkplätze auf die Landschaft und die Zunahme von Verschmutzung und Lärmbelästigung.

Eine besondere Art der Auswirkungen des Radfahrens und Wanderns stellt das als „Crowding“ bezeichnete Gefühl des Unbehagens dar, das durch die Anwesenheit anderer Radfahrer bedingt ist, die das Erleben der Radfahrens (oder Wanderns) beeinflussen (Manning et al. 2000). Interessanterweise haben Wanderer eher den Eindruck, dass es überfüllt ist, wenn „die Anderen“ Radfahrer sind, als wenn es sich bei diesen „Anderen“ um andere Wanderer handelt. Bei Radfahrern besteht dieser Unterschied nicht. Außerdem wurde festgestellt, dass Radfahrer und Wanderer sich generell nicht sehr gut mischen; beide Gruppen fühlen sich durch das Verhalten der jeweils anderen Gruppe gestört. Dies hängt jedoch natürlich von der jeweiligen Strecke und der Mischung aus Wanderern und Radfahrern ab.

Abschließend sei gesagt, dass das Anlegen neuer Wege keine wesentlichen Auswirkungen auf Vögel, jedoch möglicherweise auf Insekten hat. Dabei verursacht die Nutzung der Wege die meisten Auswirkungen, abhängig von der Tages-/Nachtzeit, der Frequentierung, den

Alternativen für die in der Nähe der Wege lebenden oder dort nisten wollenden Tiere und der Art der Nutzung (am schädlichsten sind Motorräder und Hunde). Folglich kommt in Gegenden, in denen Radwege geplant werden, die durch oder in der Nähe ökologisch gefährdeter Gebiete verlaufen sollen, in denen Störungen wahrscheinlich sind, Umweltverträglichkeitsprüfungen entscheidende Bedeutung zu.

2.5.3 Radfahren und Luftqualität

Das Fahrradfahren selbst verursacht so gut wie keine Emissionen. Fahrräder werden allein durch menschliche Kraft angetrieben und haben keinen Auspuff. Daher verursacht das Radfahren keine CO₂-Mengen, die die des normalen natürlichen CO₂-Kreislaufs übersteigen. Da auch keine weiteren Emissionen erzeugt werden, stellt das Radfahren eine wirklich emissionsfreie Beförderungsart dar. Lediglich die Herstellung und Wartung der Räder und Infrastrukturen erfordert etwas (fossile) Energie minimaler Größenordnung, die daher in dieser Studie nicht berücksichtigt wird.

Obwohl die meisten Radfahrer bei ihren Tagesausflügen unmittelbar an der eigenen Haustür losfahren (siehe Punkt 2.3), werden mitunter dennoch motorisierte Verkehrsträger genutzt, um den jeweiligen Ausgangspunkt der Tour zu erreichen. Diese haben Auswirkungen auf die Luftqualität unterwegs und in der Nähe der Ausgangspunkte. Besonders bei beliebten Zielen auf dem Land, die sich nur mit dem Auto erreichen lassen, kann es zur Beeinträchtigung der Luftqualität und zu Problemen infolge von Lärmbelästigung kommen. Außerdem sind negative Auswirkungen auf die Landschaft möglich, da entsprechende Infrastrukturen wie Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssen.

2.5.4 Radfahren und Klimawandel

Im Mittelpunkt dieser Studie stehen die CO₂-Emissionen (ohne Äquivalenzfaktoren aufgrund der praktischen und theoretischen Schwierigkeiten ihrer Anwendung; siehe Forster et al. 2006, 2007, Graßl et al. 2007, Peeters et al. 2007b, Sausen et al. 2005). Um die Auswirkungen des Fahrradtourismus im Verhältnis zu touristischen Reisen mit anderen Zwecken zu ermitteln, gilt es die Fallbeispiele des Fahrradtourismus in Deutschland und den Niederlanden, für die entsprechende Informationen vorliegen, ausführlich zu diskutieren. Der Vorteil des deutschen Fallbeispiels besteht darin, dass sehr detaillierte Daten zu Fahrradurlaube vorliegen, jedoch mangelt es an Gesamtinformationen zu allen deutschen Urlaube. Für die Niederlande trifft genau das Gegenteil zu: Es liegen sehr detaillierte Informationen über den CO₂-Fußabdruck sämtlicher Urlaube vor (de Bruijn et al. 2008), doch sind in dieser Datenbank Fahrradurlaube nicht besonders gut definiert.

Fallbeispiel Fahrradtourismus in Deutschland

Zur Bewertung der Umweltfolgen (d. h. der CO₂-Emissionen) deutscher Fahrradurlaube benutzen wir eine Datenbank mit den Ergebnissen einer aktuellen Befragung deutscher Urlauber (Trendscope 2008b). Diese Datenbank enthält Angaben zur Anzahl der Touren, die Deutsche bei ihrem letzten Fahrradurlaub (Reisen mit vier oder mehr Übernachtungen) unternommen haben. Mithilfe der angegebenen Destinationen wurde die Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort abgeschätzt, die auf der Großkreisentfernung zwischen Frankfurt am Main (FRA) und der Hauptstadt des Ziellandes zurückgelegt wurde (mittels WebFlyer 2003). Bei Inlandsreisen wurden auf Hin- und Rückfahrt durchschnittlich 788 km zurückgelegt. Diese Zahl wurde mithilfe des 2000 MuSTT ermittelt (Peeters et al. 2004). Die verkehrsbedingten Emissionen insgesamt wurden durch Multiplikation der Gesamtentfernungen mit den Emissions- und Umwegfaktoren (die Ziele werden nicht immer direkt angesteuert) in Tabelle 12 berechnet.

Tabelle 12: Umweg- und Emissionsfaktoren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen

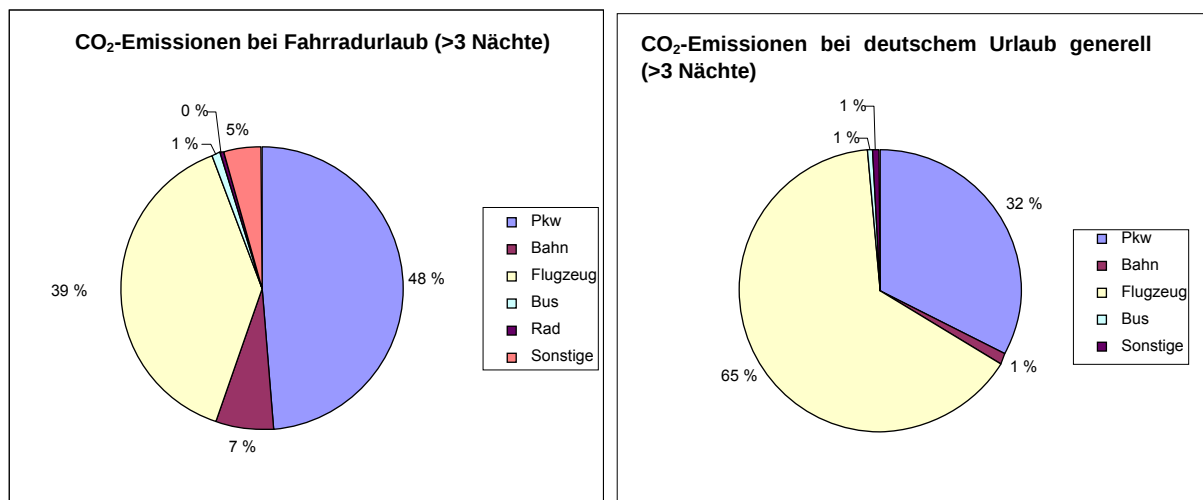
	Umweg	CO ₂ (kg/pkm)
Pkw	1,15	0,133
Bus	1,15	0,027
Bahn	1,15	0,027
Flugzeug	1,1	0,129
Rad	1,15	0,0001
Sonstige	1,15	0,133

Quelle: UNWTO-UNEP-WMO 2008

Zum Vergleich wurden Daten zum gesamten deutschen Auslandstourismus herangezogen; die Daten für 2007 wurden vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht (Statistisches Bundesamt 2008). Die Daten von Trendscape wurden bei offensichtlichen Fehlern geringfügig abgeändert (die Korrekturen ändern nicht wesentlich die Ergebnisse):

- Alle Fälle, bei denen insgesamt mehr als 5000 km zurückgelegt wurden und bei denen als Verkehrsmittel nicht das Flugzeug angegeben war, wurden geändert (in: Verkehrsmittel = Flugzeug) oder gestrichen (4 von 1533 Fällen).
- Die angegebenen Hauptverkehrsmittel überschritten die Gesamtzahl der Antworten um 198: Hier wird davon ausgegangen, dass diese „Fehler“ (es kann nur ein Verkehrsmittel als wichtigstes angegeben werden) hauptsächlich durch die Einbeziehung des „Fahrrads“ verursacht wurden. Gestützt wurde diese Annahme dadurch, dass bei mehreren Einträgen „Fahrrad“ angegeben war und es sich bei manchen Reisen um Interkontinentalreisen oder Reisen nach Mallorca handelte, was unwahrscheinlich erscheint.

Die statistischen Daten wurden verarbeitet und um Angaben über die zurückgelegten Entfernungen ergänzt und gewichtet, um die von Trendscape (2008a) angegebene Aufteilung auf die Verkehrsträger wiederzugeben.

Abbildung 10: CO₂-Emissionen insgesamt bei Fahrradurlaub (> 3 Nächte) und deutschem Urlaub generell (2008)

Quelle: Statistisches Bundesamt 2008, Trendscape 2008b

Abbildung 10 verdeutlicht in Bezug auf Fahrradurlaube im Vergleich zu sonstigen Urlauben (>3 Nächte) ganz klar Folgendes:

- Auf Fahrradurlaube mit Flugzeugan- und -abreise (die lediglich 7 % aller Reisen ausmachen) entfallen fast 40 % aller Emissionen.
- Auf Fahrradurlaube mit Bahnan- und -abreise (die 28 % aller Reisen ausmachen) entfallen lediglich 7 % aller an- und abreisebedingten CO₂-Emissionen.

Tabelle 13 zeigt die Gesamtergebnisse der Studie. Da Fahrradtouristen umweltfreundlichere Verkehrsmittel nutzen und zu ihrem Reiseziel kürzere Strecken zurücklegen (-53 % im Vergleich zu allen Urlaubsarten), betragen die Emissionen pro Fahrradurlaub 66 % weniger als bei anderen Urlauben. Somit wird bei Fahrradurlauben beinahe das geforderte Nachhaltigkeitsniveau von -80 % in Bezug gegenüber allen Urlauben eingehalten. Radfahrer, die überhaupt nicht fliegen (lediglich 7 % aller Fahrradurlauber), verursachen ein durchschnittliches Emissionsniveau von 68 kg CO₂/Reise, was genau 80 % weniger sind als bei gewöhnlichen Urlauben.

Dies gilt für das Fallbeispiel des deutschen Fahrradurlaubs mit vier oder mehr Übernachtungen.

Tabelle 13: Übersicht über die durchschnittliche Entfernung und das durchschnittliche Emissionsniveau pro Reise bei Fahrradurlauben gegenüber allen Urlauben von Deutschen

	Alle deutschen Urlaube	Fahrradurlaube
Durchschnittliche Entfernung insgesamt (km)	2417	1146
Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen pro Reise (kg)	328	111

Quellen: Statistisches Bundesamt 2008, Trendscape 2008b

Es deutet einiges darauf hin, dass sich der Trend zu weniger weiten Reisen auf dem Fahrradtourismusmarkt fortsetzen wird. Die jährlichen ADFC-Radreiseanalysen lassen darüber hinaus eine kontinuierliche Tendenz hin zu Fahrradurlauben erkennen. Der Anteil der ADFC-Mitglieder, die einen Fahrradurlaub in Deutschland planen, ist von 43 % (Auslandsreise: 57 %) im Jahr 2002 auf 88 % (Auslandsreise: 12 %) im Jahr 2007 gestiegen. Für 2008 planten nur 2 % der Fahrradtouristen einen Fahrradurlaub außerhalb Europas (ADFC-Radreiseanalysen 2003-2008, Richter (ADFC) 2009). Dies steht in starkem Gegensatz zu den deutschen Urlaubern insgesamt: 2007 führten nur 31 % der mindestens fünf Tage dauernden Reisen an deutsche Reiseziele und waren 6 % Fernreisen (F.U.R 2008). Misst man die Gesamtzahl der Übernachtungen anhand aller deutschen Urlaubsreisen mit mindestens einer Übernachtung, so standen deutsche Reiseziele 2007 besser da (46 %), was allerdings auch für Ziele außerhalb der EU galt (19 %) (Statistisches Bundesamt 2008)⁶.

⁶ Sowohl die Daten der FUR als auch des Statistischen Bundesamts beziehen sich auf Reisende im Alter von mindestens 14 Jahren.

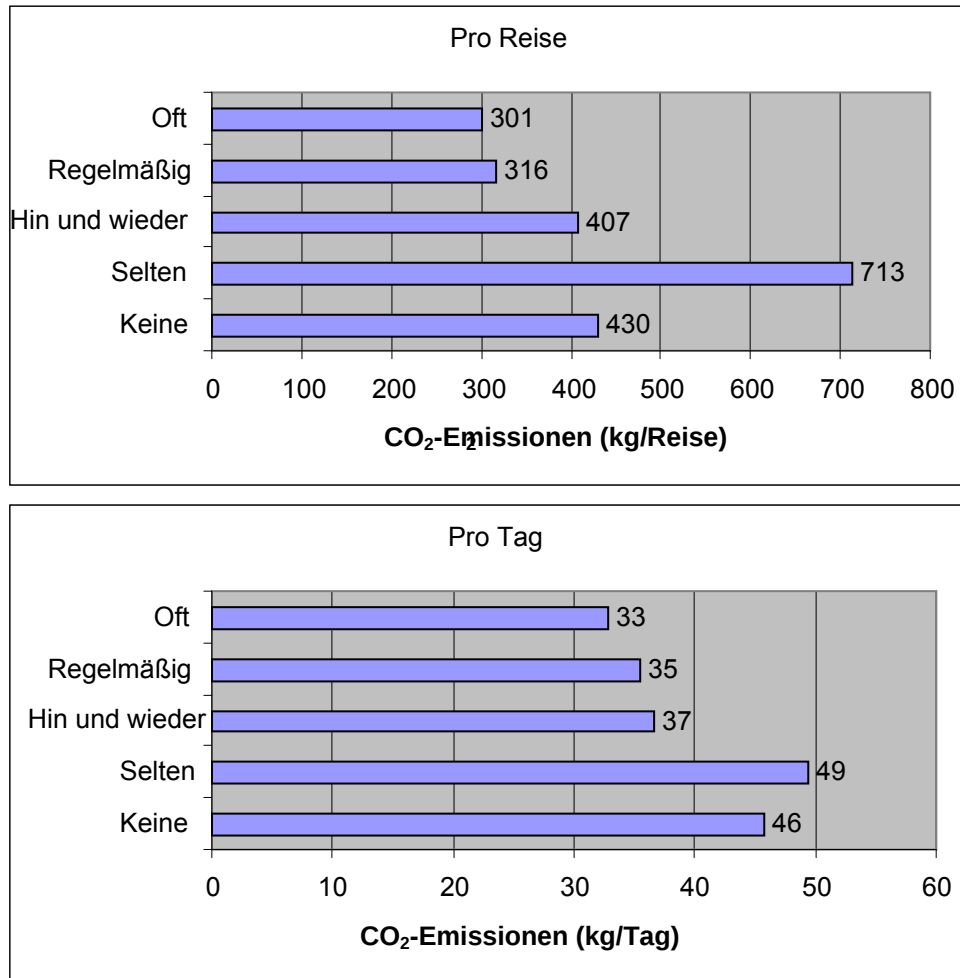
Aus dieser Fallstudie lässt sich der Schluss ziehen, dass Fahrradurlaub eine wesentlich nachhaltigere Wirkung hat als herkömmlicher Urlaub. Die Schlüsselfaktoren hierfür sind die kürzeren Entfernungen zwischen Heimatort und Reiseziel und die Wahl umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zur Beförderung an den Urlaubsort (seltener Flugzeug, häufiger Bahn).

Fallbeispiel Niederlande

Das CSTT hat vor Kurzem eine Studie über den CO₂-Fußabdruck der niederländischen Urlaube veröffentlicht (de Bruijn et al. 2008). Die Daten stammen vom Marktforschungsinstitut „Continu Vakantie Onderzoek“ und enthalten Angaben von über 8000 Befragten (Jahr 2005) zu 16 744 Reisen mit mindestens einer Übernachtung. Anhand der Merkmale der Reise (Verkehrsmittel, Entfernung, Unterkunftsart, Aufenthaltsdauer, Urlaubsart und Aktivitäten am Urlaubsort) wurde der CO₂-Fußabdruck pro Reise ermittelt. Bedauerlicherweise wurden bei dieser Befragung keine Informationen über einen typischen „Fahrradurlaub“ eingeholt. Nur aus zwei Fragen lässt sich schließen, dass es sich um einen Fahrradurlaub handelte: der Frage nach der für die Reise an den Urlaubsort gewählten Hauptbeförderungsart (das Rad stellt eine von 18 Beförderungsarten dar) und der Frage nach dem Umfang der Radtouren während des Urlaubs (die mit „keine“, „selten“, „hin und wieder“, „regelmäßig“ und „oft“ beantwortet wurde).

Abbildung 11 zeigt einen eindeutigen Unterschied auf zwischen Urlaub, in dem „oft“ und „regelmäßig“ Radtouren unternommen werden, und anderem Urlaub. Was die einzelnen Urlaube betrifft, so werden pro Fahrradurlaub 28 % CO₂-Emissionen weniger verursacht. Auf die einzelnen Urlaubstage umgerechnet, werden bei Fahrradurlauben im Vergleich zu anderen Urlauben 26 % CO₂-Emissionen weniger erzeugt. Bei rund 12 % aller niederländischen Urlaube stehen „regelmäßig“ oder „oft“ Radtouren auf dem Programm.

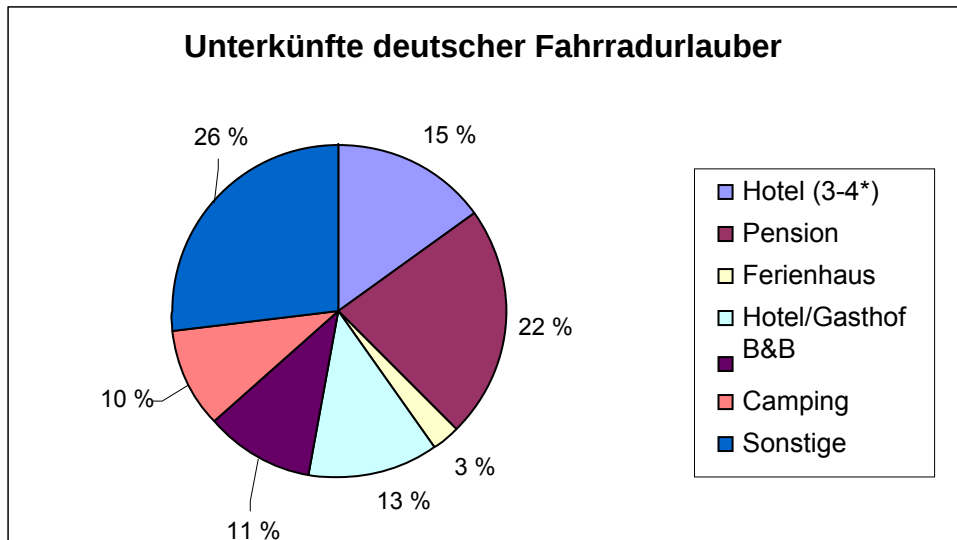
Abbildung 11: CO₂-Fußabdruck (CO₂-Emissionen) der Niederländer



Emissionen pro Reise (oberes Diagramm) und pro Tag (unteres Diagramm). Die Emissionen umfassen An- und Abreise zum /vom Zielort, Beförderung vor Ort, Unterkunft und Aktivitäten am Zielort in kg pro Reise bzw. Tag.

Treibhausgasemissionen des Beherbergungssektors

Die CO₂-Emissionen pro Nacht hängen im Wesentlichen von der Art und Qualität der Unterkunft ab. Sie betragen zwischen 4 kg CO₂ pro Nacht für Gästehäuser und B&B-Zimmer und 20 kg CO₂ pro Nacht für Mittelklassehotels (UNWTO-UNEP-WMO 2008). Bei Hotels schwanken die Emissionen zwischen 13 kg CO₂ pro Nacht für nicht kategorisierte Hotels und 40 kg CO₂ pro Nacht für Vier-Sterne-Hotels (basierend auf Daten für Amsterdam; Peeters et al. 2006a). Der Durchschnitt für den In- und Auslandstourismus in den Industriestaaten wurde auf 19 kg CO₂/Nacht veranschlagt (UNWTO-UNEP-WMO 2008). Zieht man Daten des UNWTO-Berichts für die Unterkunftsarten und deren Verteilung auf deutsche Langstreckenradler heran (siehe Abbildung 12), so beträgt der Durchschnitt rund 13 kg CO₂/Nacht und ist somit 32 % niedriger als bei gewöhnlichen Urlauben.

Abbildung 12: Unterkünfte der deutschen Fahrradtouristen (nur Langstreckenradler)

Quelle: Trendscape 2008a

2.5.5 Vergleich von Fahrradtourismus und herkömmlichem Tourismus

Die Umweltauswirkungen des Fahrradtourismus lassen sich – wie der Tourismus selbst – in drei Gruppen einteilen: Unterkunft, Beförderung vom Heimat- an den Zielort und touristische Aktivitäten am Zielort (einschließlich Beförderung vor Ort). Wie in Punkt 2.5.4 dargestellt, schneiden Radfahrer im Vergleich mit anderen Touristen gut ab, was die Anreise zum Urlaubsort und die Unterkunft anbelangt. Hinsichtlich der Aktivitäten haben wir festgestellt, dass Fahrradurlauber die meiste Zeit mit Radfahren verbringen und somit so gut wie keine Emissionen verursachen. Selbstverständlich besuchen sie Museen, Restaurants oder sonstige Freizeiteinrichtungen, die jedoch im Allgemeinen mit geringen Emissionen verbunden sind (siehe Fußabdrücke in Peeters et al. 2006a). Die durchschnittlichen Emissionen für Touristen aus Entwicklungsländern betragen 3,3 kg (Daten aus UNWTO-UNEP-WMO 2008). Für Fahrradtouristen wird davon ausgegangen, dass es nur 20 % davon bzw. 0,66 CO₂ sind.

Unter Verwendung der unter Punkt 2.5.4 genannten Daten für deutsche Fahrradurlaube und vorausgesetzt, dass ein Fahrradurlaub 6,6 Tage (5,6 Nächte) andauert, belaufen sich die Gesamtemissionen pro Nacht auf 36,3 kg CO₂⁷. Dies ist etwas weniger als die Hälfte des weltweiten Durchschnitts pro Nacht (78,6 kg CO₂ bei Touristen aus Entwicklungsländern im In- und Ausland, Daten von UNWTO-UNEP-WMO 2008).

⁷ $126/5,6 + 13 + 0,66 \cdot 6,6/5,6$ kg CO₂/Tag.

Es besteht jedoch ein sich allmählich abzeichnender Trend in Richtung Fernurlaub mit Fahrrad. 2007 verbanden nur 1,1 % der Deutschen einen Fahrradurlaub mit einem Langstreckenflug (über 3000 km eine Strecke). Von Deutschland aus legten Fahrradtouristen mit entsprechenden Fernzielen durchschnittlich 7050 km zurück (nach Trendscope 2008b). Dies macht über 15 % aller verkehrsbedingten Emissionen des deutschen Fahrradtourismus aus. Potenziell wirkt sich eine Entwicklung in Richtung zahlreicherer Fernurlaube mit Fahrrad (im Aus- und Inland) nachteilig auf die Nachhaltigkeit des Fahrradtourismus aus. Wenn der Anteil auf 7 % steigt (Aus- und Inland), würden sich die verkehrsbedingten Emissionen der Fahrradurlaube insgesamt verdoppelt und sich dem weltweiten Durchschnitt annähern. Doch auch im Falle derartiger Fernreisen können Fahrradurlaube einen gewissen Vorteil haben, da bei ihnen die Emissionen der lokalen Aktivitäten und der Beförderung vor Ort um 80 % und die der Unterkünfte um 30 % niedriger sind.

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft hängen stark von der lokalen und individuellen Gestaltung der Fahrradinfrastrukturen und von Ausmaß und Art ihrer Nutzung ab. Durch umsichtige Planung lassen sich diese Auswirkungen minimieren. Die Hauptauswirkungen werden durch die Anreise von Tagesausflüglern (per Auto) zu beliebten Ausgangspunkten für Radtouren und Radwegenetzen verursacht. Zurzeit nutzen Tagesausflügler viel weniger als Fahrradurlauber öffentliche Verkehrsmittel. Diese Anreise zu den Ausgangspunkten wirkt sich auch negativ auf die Luftqualität, die Lärmbelastung und die Sicherheit aus.

Der Fahrradtourismus hat zurzeit erhebliche Vorteile gegenüber anderen Tourismusarten, was den Beitrag zum Klimawandel betrifft, den die Unterkünfte, die Anreise zu den Ausgangspunkten und die lokalen Aktivitäten leisten. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft lassen sich auf ein Minimum reduzieren und sind höchstwahrscheinlich geringer als bei den meisten anderen Tourismusarten, da Fahrradinfrastrukturen nur geringfügige Investitionen erfordern. Große Investitionsvorhaben würden potenzielle Radfahrer aufgrund der Bedeutung, die sie Ruhe, Einsamkeit, Natur und Landschaft beimessen (siehe Punkt 2.2.1.), wahrscheinlich abschrecken.

2.6 Soziale Auswirkungen

Es liegen zahlreiche Studien zu den Auswirkungen des Tourismus auf lokale Gemeinschaften vor (Brunt et al. 1999). In mehreren Forschungsarbeiten aus den USA und dem Vereinigten Königreich wird berichtet, dass Radwege und Wege, die von diversen Zielgruppen genutzt werden, von ihren Nutzern sehr geschätzt werden und dass auch die Geschäftswelt deren Anlegen begrüßt, da dies ihre Handelsmöglichkeiten verbessert (Bennett et al. 2003, Bowker et al. 2007). In Studien aus Spanien und Irland wird ebenfalls auf die Bedeutung der Einbeziehung der Gemeinschaften und den Stolz auf das lokale Erbe an Greenways-Routen hingewiesen (European Greenways Association 2004, Kelly 2006). Auch Studien im Rahmen des Projekts der EuroVelo-Route 6 kamen zu einem ähnlichen Ergebnis (Altermodal 2007).

Es liegen weitere Forschungsarbeiten zur Untermauerung der Idee vor, dass Radwege die Lebensqualität der lokalen Gemeinschaften verbessern (Schafer et al. 2000). In einer Studie über Radfahrer auf Radfernwegen im Nordosten Englands wurden alle Nutzer zu ihrer Bereitschaft befragt, für einen Tagesausflug zu bezahlen. Somit liegt eine geldbezogene Schätzung des Werts einer Einrichtung, deren Nutzung kostenfrei ist, vor. Die Ergebnisse deuteten darauf hin, dass die Radfahrer bereit waren, durchschnittlich 6 EUR pro Tagesausflug auf der Route zu bezahlen, was ein relativ hoher Betrag ist (Institute of Transport and Tourism 2007).

Im größten Teil der Fachliteratur aus den USA wird festgestellt, dass die jeweiligen Anwohner Radwege begrüßen, da sie Freiflächen und Möglichkeiten für eine autofreie Erholung und einen autofreien Tourismus bieten (Lumsdon et al. 2004a). Diese Ergebnisse werden von einer Studie über das National Cycle Network im Vereinigten Königreich untermauert (Parker 1998), wonach die Anwohner dieser Radwege den zusätzlichen Erholungswert begrüßen. Das französische Tourismusministerium (2007) teilt mit, dass die Grundstückspreise in der Nähe stark frequentierter Radwege angestiegen sind. Simonsen et al. (1998) berichten jedoch auch über negative Auswirkungen des Fahrradtourismus auf der dänischen Insel Bornholm, führen dabei allerdings an, dass nicht klar sei, inwieweit sich positive und negative Aspekte die Waage halten.

Die Vorteile des Radfahrens für die Gesundheit werden oft im Hinblick auf wirtschaftliche Gesichtspunkte diskutiert, da sie die Kosten für die Gesundheitssysteme senken (PGV/plan&rat 2007, SQW 2007). Regelmäßige körperliche Betätigung wie Radfahren wird mit zahlreichen positiven Auswirkungen auf die Gesundheit in Verbindung gebracht. Es besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Ländern, in denen viel Rad gefahren und zu Fuß gegangen wird, und einer wenig fettleibigen Bevölkerung – und umgekehrt (Bassett Jr. et al. 2008). In einer dänischen Langzeitstudie wurde die körperliche Betätigung in der Freizeit in einen umgekehrten Zusammenhang mit dem allgemeinen Mortalitätsrisiko gebracht, wobei die Vorteile von moderater körperlicher Betätigung in der Freizeit bis hin zu sportlicher Betätigung und Radfahren als Fortbewegungsmittel zunahmen (Andersen et al. 2000). Eine regelmäßige körperliche Betätigung senkt zudem das Risiko eines vorzeitigen Todes (aufgrund einer Herzerkrankung) sowie einer Erkrankung an Diabetes, Bluthochdruck, Darm- und Brustkrebs und Depressionen. Weitere gesundheitliche Vorteile sind eine bessere Gewichtskontrolle und ein größeres psychisches Wohlbefinden (Cavill et al. 2007, PGV/plan&rat 2007). Letzteres ist in Bezug auf den Fahrradtourismus wichtig. Es besteht ein Zusammenhang zwischen dem Wohlbefinden, dem Fahrradtourismus und der allgemeinen Entwicklung des Tourismus, der weiterer Erkundung bedarf (Hartig 2006).

2.7 Zusammenfassung

Die Frage nach dem Wert des Fahrradtourismus in der EU lässt sich nicht eindeutig beantworten. Es wurde ein Modell entwickelt, bei dem Teile der bestehenden Touristenströme innerhalb Europas (EU27 plus Norwegen und Schweiz) herangezogen werden. Insgesamt erbringen diese geschätzten 2,8 Milliarden Fahrradreisen in Europa einen wirtschaftlichen Wert von über 54 Mrd. EUR pro Jahr – dies ist die geschätzte Gesamtsumme der inländischen und ausländischen Tagesausflüge mit dem Rad und der touristischen Reisen mit Übernachtungen. Die Anzahl der übernachtenden Fahrradtouristen entspricht 25,6 Mio. bzw. rund 3 % aller Tourismusreisen der EU-Bevölkerung (nach Peeters et al. 2007a).

Der Fahrradtourismus verursacht wesentlich geringere Umweltauswirkungen als andere Tourismusarten. Er bietet ein gutes Beispiel für ein emissionsarmes Tourismusprodukt, das sich europaweit zu einer wichtigen Möglichkeit des langsamen Reisens entwickeln ließe.

3 Integration der öffentlichen Verkehrssysteme

3.1 Einleitung

Wie in Kapitel 2.3 gezeigt, nutzen Radfahrer den öffentlichen Nahverkehr relativ häufiger als der durchschnittliche Tourist. Dies hat zum Teil praktische Gründe: So fahren Radfahrer in der Regel nicht zur selben Destination zurück, da sie von einem Punkt zum anderen fahren und von dort nach Hause zurückkehren. Dieses Verhalten ist von großer Bedeutung für den Grad der Nachhaltigkeit des Fahrradtourismus. Wenn die Wahl der Verkehrsmittel sich vom öffentlichen Nahverkehr hin zur Nutzung von Pkw und Flugzeugen verlagert, wäre der ökologische Vorteil des Fahrradtourismus nicht mehr gegeben.

Deshalb haben wir in diesem Kapitel eine Analyse der Beziehung zwischen Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr vorgenommen. Überprüft wird die Versorgung mit Eisenbahnen, Fernreisebussen und schließlich die Rolle der Fähren. Es handelt sich dabei um eine Aktualisierung der vorausgegangenen Arbeit von Altermodal (2007), die eine Überprüfung des integrierten Verkehrs und der Route EuroVelo 6 umfasst. Der Luftverkehr wurde nicht umfassend mit einbezogen, da er (derzeit) von Radfahrern selten genutzt wird. Dennoch haben wir in Kapitel 3.2.1 und Anhang 7 einen Vergleich mit Bedingungen und Preisbildung im Eisenbahnverkehr vorgenommen.

3.2 Eisenbahnverkehr

3.2.1 Aktuelle Situation

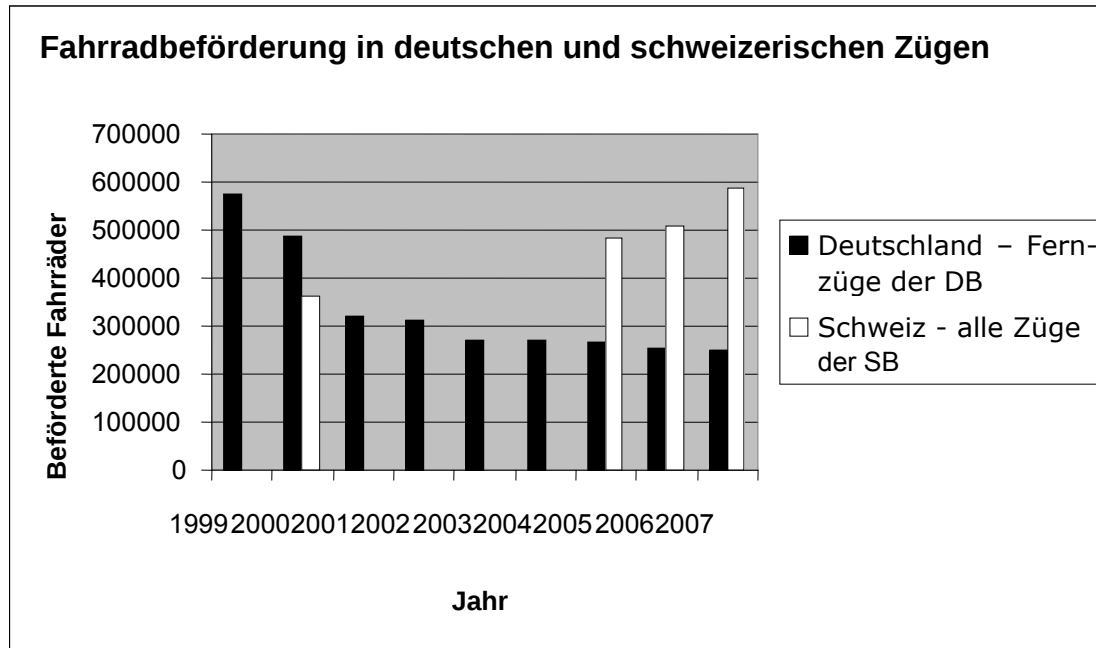
Unter Punkt 2.3 wird Bezug genommen auf die Neigung von Fahrradtouristen, mit der Bahn oder dem Fernreisebus in den Urlaub zu fahren, sodass der CO₂-Gesamtausstoß verringert wird. Beispielsweise äußerten 73 Prozent der Befragten in einer Umfrage unter Fahrradtouristen in Niederösterreich großes Interesse an zusätzlichen Fahrradtourismusangeboten, bei denen der öffentliche Nahverkehr einbezogen wird (MANOVA 2007). Die Zahl ist eher Ausdruck von Interesse als tatsächlichen Verhaltens, weist aber nichtsdestotrotz auf ein Interesse an Urlaubsreisen mit Fahrrad und Bahn hin.

Wie bei allen Urlaubsreisen bedarf es der Integration der zum Erreichen der Destinationen genutzten Verkehrsträger. Viele Fahrradtouristen ziehen es vor, ihr eigenes Fahrrad mit in den Urlaub zu nehmen, wenn sie lange Strecken zurücklegen wollen. Obgleich es wesentlich sinnvoller wäre, Fahrradverleihangebote an Bahnhöfen einzurichten anstatt die Fahrradmitnahme im Zug anzubieten, scheint dies den Wünschen vieler Fahrradtouristen nicht zu entsprechen. Auch setzten sich verschiedene Destinationen und Vereine wie Alpine Pearls für autofreien Tourismus ein, und Reiseveranstalter wie Inghams und Studiosis bieten Urlaubsreisen mit Rad und Bahn an. Es gibt einen wachsenden Markt für Bahnreisen. So ging aus einem aktuellen Bericht über Urlaubsarten und verantwortungsbewussten Tourismus (Mintel 2007) hervor, dass zwar viele Urlaubsreisende Flüge bevorzugen (wobei die Nachfrage durch die Niedrigpreis-Unternehmen noch verstärkt wurde), ein Drittel der Befragten jedoch bereit wäre, mit der Bahn zu verreisen und dies als Möglichkeit sähe, auf einer schönen Landschaftsrouten an ihr Urlaubsziel zu kommen. Daneben besteht bei Fahrten in die Umgebung des Urlaubsziels ein großer Bedarf an nahtloser Integration (Lumsdon u. a. 2004b). Vor diesem Hintergrund sind Fahrradverleihangebote für Touristen, die gelegentliche Tagesausflüge planen, ideal; das Rent-a-Bike-System in der Schweiz ist ein gutes Beispiel für ein solches Angebot, ebenso wie Country Lanes im Vereinten Königreich.

Der Standpunkt in Bezug auf die Fahrradmitnahme ist aus Sicht der Fahrradtouristen problematisch, da die Bahnbetreiber in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Ansätze verfolgen. In der Regel gilt, dass in den meisten Nahverkehrszügen und einigen Regionalzügen die Fahrradmitnahme entweder kostenfrei oder gegen eine geringe Gebühr erlaubt ist. In einigen Zügen, etwa im Vereinigten Königreich, besteht eine Reservierungspflicht. Ein weniger klares Bild bietet sich bei grenzüberschreitenden Fernzügen. Zumeist unterliegt die Fahrradmitnahme in diesen Zügen Beschränkungen oder ist gar nicht gestattet, was ein großes Hindernis für die Entwicklung des Fahrradtourismus als nachhaltiges europaweites Tourismusangebot ist. Die Fülle an Vorschriften, Preisen und Ansätzen wird aus der Übersichtstabelle in Anhang 6 ersichtlich. In der Regel müssen Fahrräder nicht verpackt sein (wenngleich dies auf einigen Fernstrecken der Fall ist) und sind die eventuell erhobenen Gebühren sehr niedrig, wobei maximal 20 Euro pro Fahrt erhoben werden. Zu Vergleichszwecken haben die Autoren der Studie die Mitnahme von Fahrrädern durch große Fluggesellschaften in Europa untersucht. Eine Auswahl an Bedingungen und Preisen ist in Anhang 7 aufgeführt. Während es beispielsweise in Bezug auf die Reisezeit keine Beschränkungen gibt, müssen die Fahrräder zum Zweck des Verpackens und der Mitnahme vorbereitet werden (Abschrauben der Pedale usw.). Die Preise liegen zwischen 28 und 76 Euro für einfache Flüge innerhalb Europas und sind damit teurer als die Gebühren in Zügen.

Was die Eisenbahn betrifft, so wird an den folgenden Beispielen der Unterschied zwischen zwei Betreibern deutlich; der eine ist dabei, den Zugang zu Fernzügen mit Fahrrädern zu erschweren, während der andere die Förderung des Fahrradmarktes vorantreibt. Abbildung 13 zeigt die Zahl der auf deutschen und schweizerischen Fernzügen beförderter Fahrräder. Die Zahl der von der Deutschen Bundesbahn (DB) in Fernzügen beförderten Fahrräder hat in den letzten Jahren abgenommen, da InterCity-Züge durch ICEs ersetzt werden, die keine Fahrräder befördern. Die Zahl sank von 575 000 im Jahr 1999 auf 250 000 im Jahr 2007 (ADFC-Radreiseanalysen 2000-2008, ADFC 2009). In der Schweiz zeigt sich eine gegenteiliger Trend; dort ist eine Zunahme der Anzahl der beförderten Fahrräder zu verzeichnen (Daten für die Jahre 2001-2004 fehlen). 2007 wurden in Zügen der Schweizerischen Bundesbahn 589 000 Fahrräder befördert, wogegen diese Zahl im Jahr 2000 noch bei 363 000 gelegen hatte (R. Marti (SBB) 9.1.2009). Ein direkter Vergleich ist allerdings nicht ganz angemessen, da die Anzahl der auf deutschen Regionalzügen beförderten Fahrräder nicht mit einbezogen wurde. Außerdem ist eine positive Entwicklung in Bezug auf die Nutzung deutscher Nachtzüge zu verzeichnen. In diesem Bereich stieg die Beförderung von Fahrrädern von weniger als 20 000 im Jahr 2002 auf 40 000 im Jahr 2007 an (ADFC 2009).

Abbildung 13: Fahrradbeförderung in deutschen und schweizerischen Zügen



Quelle: Analysen (2000-2008), R. Marti (SBB) 9.1.2009

Die von der DB beschlossene Verfahrensweise bei Hochgeschwindigkeitszügen ist der Förderung nachhaltigen Reisens von Fahrradtouristen vom Abfahrtsort zum Zielort hinderlich. Der ADFC und andere Fahrradorganisationen sehen diese Entwicklung seit mehreren Jahren kritisch. Das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat ebenfalls Bedenken geäußert. In einem Bewertungsbericht des D-Routennetzes erklären Schneewolf u. a. (2006), dass die Verringerung der Kapazitäten für die Fahrradmitnahme in Fernzügen die nationalen und staatlichen Bemühungen um eine Förderung des Radfernwegenetzes als hochwertiges nachhaltiges Tourismusangebot untergrabe. In einem zweiten Bericht an die Bundesregierung zum Thema Radverkehr wird der Deutschen Bahn empfohlen, ihre Politik des Fahrradverbots in ICE-Zügen zu überdenken. In dem Bericht wird die Auffassung vertreten, dass die DB mit einem Basisdienst beginnen und minimale Kapazitäten mit Reservierungspflicht anbieten könnte, um den Markt zu sondieren (PGV/plan&rat 2007). Die Bundesregierung führt ihre Gespräche mit der DB über eine Verbesserung der Fahrradbeförderung in Fernzügen fort. Ziel ist es, die Beförderung von Fahrrädern auf einer speziellen ICE-Strecke im Rahmen eines Pilotprojektes zu testen (BMW 2008).

Anzumerken ist, dass Fahrräder in vielen Regionalzügen der DB kostenlos mitgenommen werden können, was jedoch nicht zur Stimulierung eines kohlenstoffbewussten Reisemarktes für Fernreisepakete beiträgt, da bei solchen Entfernungen keine Regionalzüge, sondern lediglich der ICE und in Frage kämen. Anderswo in Europa gibt es ebenfalls potenziell restriktive Vorschläge. So haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vor, dem Beispiel der Deutschen Bahn zu folgen, indem sie in ihrem neuen Hochgeschwindigkeitszug Railjet ebenfalls keine Fahrräder zulassen.

Andere in Europa betriebene Bahnunternehmen haben zukunftsweisendere Dienstleistungen eingeführt wie etwa den TGV der SNCF in Frankreich, die Fernzüge der SBB (Schweiz, siehe Abbildung 13) und den Regiontog der NSB (Norwegen). Im Vereinigten Königreich führte Kritik an der Fahrradmitnahme in Zügen im vergangenen Jahrzehnt ebenfalls zu positiven Entwicklungen, wenngleich die Zahl der Fahrräder, die in den betreffenden Zügen befördert werden können, beschränkt ist.

3.2.2 Das Dritte Eisenbahnpaket der EU

Das Dritte Eisenbahnpaket der EU (Europäisches Parlament und Rat 2007) wurde diskutiert vor dem Hintergrund für Fahrradtouristen der allgemein abnehmenden Möglichkeit, Eisenbahnnetze zu nutzen, um Mittel- und Fernreiseziele in Europa zu erreichen. Dieses Regelwerk trat 24 Monate nach dem Tag seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft, d. h. am 23. Oktober 2008. Das Dritte Eisenbahnpaket soll die Rechte der Bahnreisenden regulieren. Der wichtigste Artikel, der sich auf Radfahrer bezieht, ist Artikel 5, der folgenden Wortlaut hat:

„Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen den Fahrgästen die Mitnahme von Fahrrädern im Zug, gegebenenfalls gegen Entgelt, wenn sie leicht zu handhaben sind, dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Fahrzeugen möglich ist.“ Darüber hinaus ist in Anhang II Teil I vorgeschrieben, dass Bahnunternehmen vor Fahrtantritt Mindestinformationen über die „Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Fahrräder“ bereitstellen.

Obwohl das Dritte Eisenbahnpaket die Chance bietet, die Zahl der in Zügen beförderten Fahrräder zu erhöhen, bestehen in der Praxis zwei Hindernisse weiter. Erstens wird in Artikel 2 die Möglichkeit eines Ausnahmezeitraums von fünf Jahren eingeräumt, der nach Ablauf dieser Zeit um zwei weitere Fünfjahreszeiträume verlängert werden kann. Zweitens können Fahrräder gemäß Wortlaut des Artikels 5 befördert werden, wenn das rollende Material dies erlaubt. Für viele Fernzüge bestehen umfangreiche Beschränkungen; so werden bei der aktuellen Gestaltung von Zügen keine Vorkehrungen für die Fahrradmitnahme mehr getroffen. Dies dürfte sich nachteilig auf die Entwicklung des Fahrradtourismus als nachhaltiges Tourismusangebot auswirken; damit er auf dem internationalen Markt zukunftsfähig bleibt, muss es eine entwicklungsfähige Alternative zu Mittel- und Langstreckenflügen geben.

Nichtsdestotrotz haben die neuen Bestimmungen des Dritten Eisenbahnpakets bereits eine Reihe positiver Wirkungen nach sich gezogen. Am 4. Dezember 2008 forderte der Deutsche Bundesrat die Fahrradmitnahme in ICE-Zügen bis Ende 2009. Die SNCF ermöglichte die Fahrradmitnahme in mehr Thalys-Zügen, beispielsweise auf der Strecke Paris - Stuttgart - München. Ein neuer Service der Vorreservierung von Fahrradstellplätzen wird seit April 2008 im Eurostar zwischen London und Paris, Lille oder Brüssel angeboten; dies führte - wenn auch von einer bescheidenen Ausgangsbasis ausgehend - zu einem Anstieg der beförderten Fahrräder um 300 Prozent.

Anhang 6 des Berichts bietet eine vollständigere Übersicht über die Fahrradbeförderung in Zügen in der EU.

3.3 Reisen mit Fernreisebussen

Nicht alle Destinationen sind mit dem Zug zu erreichen. In einigen Fällen bieten sich für Fahrradtouristen Fernreisebusse als Lösung an. Allerdings ist das Angebot an kombinierten Bus- und Radreisen derzeit sehr begrenzt. Es gibt keine Schätzungen zur Fahrradmitnahme in Bussen, und es ist von einer sehr niedrigen Zahl pro Jahr auszugehen.

Es gibt einen Markt für Fahrradtouristen, die mit Fernreisebussen durch Europa fahren möchten. Hierbei handelt es sich um eine entspannende Art der Beförderung, bei der jeder ein Fahrrad mitführen kann und die Notwendigkeit der Ausleihe bei der Ankunft somit entfällt. Innerhalb dieses Sektors werden unterschiedliche Dienstleistungstypen angeboten. Zunächst gibt es Fernlinienbusse, die länderübergreifend innerhalb Europas im Einsatz sind. Das größte Unternehmen, das die Fahrradmitnahme erlaubt, ist das Express-Busliniennetz

Eurolines, das in Europas größtem Fernlinienbusnetz 32 unabhängige Fernreisebusunternehmen verbindet (Mintel 2009). Für die Beförderung von Fahrrädern wird nicht geworben, sie ist jedoch möglich. Das Unternehmen Berlin Linien Bus verbindet verschiedene deutsche Städte mit mehr als 350 Destinationen in Deutschlands und Europa und befährt zum Beispiel die Strecke Berlin-Paris. Es bestehen Beschränkungen für die Beförderung von Fahrrädern; diese sind zu verpacken und werden - ähnlich wie im Luftverkehr - im Gepäckraum befördert. Mehr Informationen zur Fahrradmitnahme in Zügen sind Anhang 6 zu entnehmen.

Der zweite Dienstleistungstyp sind Fernreisebusse, die innerhalb europäischer Länder verkehren und in denen die Fahrradmitnahme erlaubt ist. Ein gutes Beispiel für diesen Typ ist der Post Bus in der Schweiz. Die letzte Kategorie ist der Fahrradbus, der besondere Dienstleistungen innerhalb Europas speziell im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrradtouristen anbietet. Hierbei handelt es sich um Linienbusse, die jedoch normalerweise nur in der Sommersaison verkehren. Ein gutes Beispiel ist der European Bike Express, der zwischen dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien verkehrt; den Fahrgästen steht ein hohen Standards entsprechender Fernreisebus mit Fahrradanhänger zur Verfügung, der es ihnen ermöglicht, ihr eigenes Fahrrad mit in den Urlaub zu nehmen.

Schließlich gibt es Fernbusreisen mit Fahrradmitnahme; so bieten zum Beispiel spezialisierte Reiseanbieter in den Niederlanden Fahrten nach Südeuropa an. Hierbei handelt es sich um mittelständische Unternehmen, die auf begrenzten Märkten operieren. Laut Mintel (2009) könnten Fernbusreisen für jüngere Märkte attraktiv werden, wenn das niedrige Preisniveau beibehalten würde. In Kanada und den USA sind einheimische Busunternehmen für gewöhnlich mit an der Vorderseite der Fahrzeuge angebrachten Fahrradträgern ausgestattet. Schätzungen von CTC (Vereinigtes Königreich) zufolge befördern 25 Prozent der Busflotte in den USA Fahrräder. Dagegen gibt es nur wenige Beispiele einer solchen Praxis in Europa.

3.4 Reisen mit Fahren

Die Berücksichtigung von Fahrrädern auf Fahren ist ein wichtiges Element im Hinblick auf die Schaffung eines europaweiten Fahrradtourismusnetzes. Es ist klar, dass dies für Staaten in Randlage in stärkerem Maße gilt - den Mittelmeerraum, Skandinavien und die Ostsee, Spanien und Portugal, die Ägäis sowie das Vereinigte Königreich/Irland und Frankreich. Um den Ansatz von Fahrenbetreibern für die Beförderung von Fahrradtouristen zu bewerten, wurde von dem Forschungsteam eine elektronische Umfrage in kleinem Maßstab durchgeführt. 56 Unternehmen aus allen Ländern Europas, die über eine Küste verfügen, wurde per E-Mail ein schriftlicher Fragebogen zugesandt. Die Antwortmöglichkeit war auf vier mögliche Antworten (für acht der Betreiberunternehmen, da eine Antwort fünf verschiedene Unternehmen abdeckte) begrenzt. Zur Verbesserung der Ergebnisse wurde zudem eine Suche auf der Website eines jeden Unternehmens durchgeführt, um die Berücksichtigung von Informationen über Fahrräder zu bewerten. Insgesamt bewährte sich dies nicht völlig zufriedenstellend; einigen Websites mangelte es an Einzelheiten und „Benutzerfreundlichkeit“. Anhang 10 vermittelt einen Überblick über alle zusammengetragenen Angaben.

3.4.1 Vorkehrungen für Fahrräder (und Preise)

Alle acht in den E-Mail-Antworten repräsentierten Unternehmen gaben an, die Mitnahme von Fahrrädern sei auf ihren Fahren erlaubt. Fahrräder werden in der Regel auf den Pkw-Decks oder in Gepäckräumen - manchmal auf speziell für diesen Zweck entworfenen Trägern - untergebracht. Die Preise für die Fahrradmitnahme variieren zwischen kostenfrei für einige Dienstleistungen und 37 Euro hin und zurück. Alles in allem - auch unter

Berücksichtigung der Ergebnisse der Studie zu den Ländern, die an die Nordsee grenzen, und die Angaben auf den Websites der Betreiberunternehmen – sind wohl in den meisten Fällen Fahrräder auf den Fähren erlaubt, wenngleich die in einigen Fällen erhobenen Gebühren auf begrenzte Kapazitäten oder einen begrenzten Stauraum hindeuten könnten.

3.4.2 Vermarktung

Die Websites der Fährunternehmen enthalten in der Regel keine deutlichen Hinweise auf Vermarktungsstrategien im Zusammenhang mit Fahrrädern. Ein auf den Balearen tätiges Unternehmen wies auf seinen Einsatz für Nachhaltigkeit und die Bekämpfung des Klimawandels hin, die sich darin äußere, dass die Dienstleistung die kostenlose Fahrradmitnahme für Kunden anbiete. Das Ostseeunternehmen, das Bornholm anfährt, ist dabei, ein spezifisches auf Fahrräder abzielendes Vermarktungsprojekt anlaufen zu lassen, während andere befragte Unternehmen angaben, dass sie derzeit keine besonderen Vorkehrungen zur Ankurbelung der Mitnahme von Fahrrädern treffen.

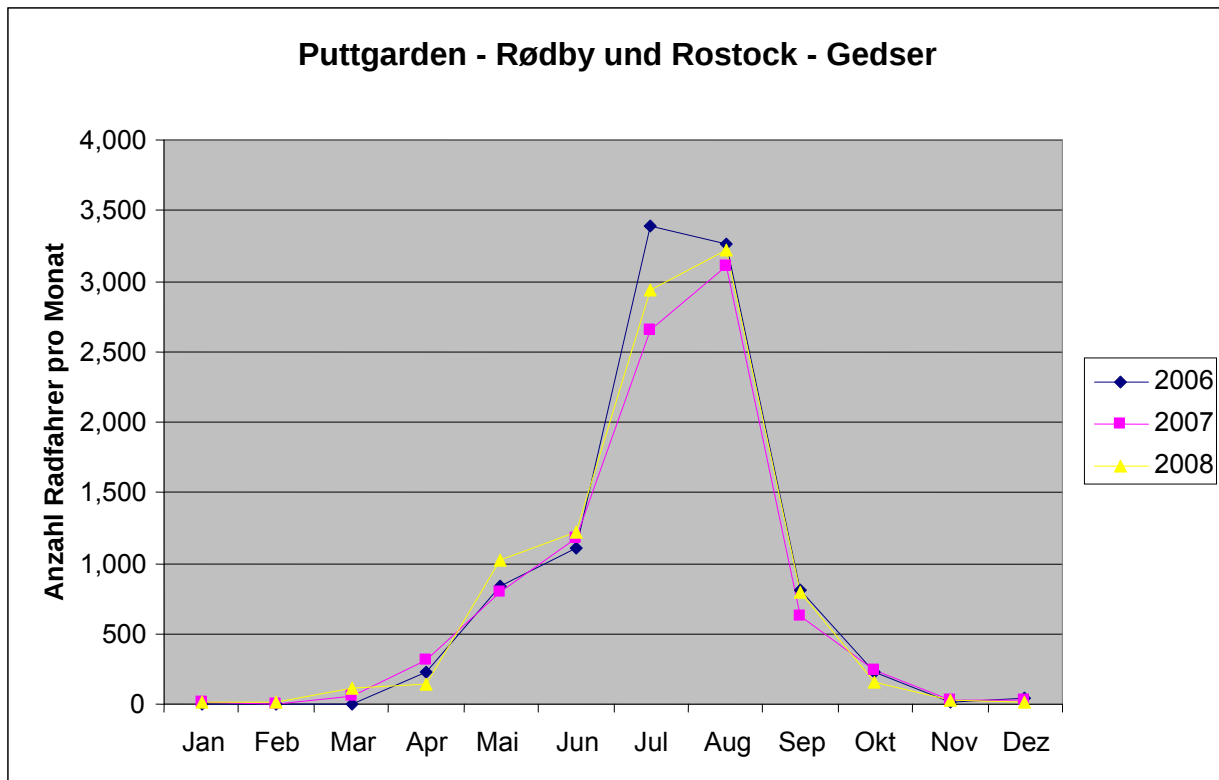
3.4.3 Nachfrage nach Fahrrädern

Die Umfrage enthielt eine weitere Frage, in der nach Schätzungen zur Nachfrage nach Fahrrädern gefragt wurde. Studien im Internet oder weitere Informationen auf den Websites der Betreiberunternehmen ließen sich nicht ausfindig machen, und die meisten Antworten enthielten keine Informationen über die Anzahl der Personen, die mit dem Fahrrad verreisen. Die einzigen vorliegenden Zahlen sind folgende:

- Balearia beförderte im Jahr 2008 auf sämtlichen Linien und Routen 3529 Fahrräder; davon hatten 758 Fahrräder die kleine Insel Formentera als Bestimmungsort.
- Nach vorliegenden Information des Unternehmens NorthLink verteilt sich die jährliche Mitnahme von Fahrrädern auf der von ihm befahrenen Strecke zwischen Schottland und den nördlichen Inseln wie folgt:
 - Aberdeen – Kirkwall: 93 Fahrräder
 - Aberdeen - Lerwick: 164 Fahrräder
 - Kirkwall – Aberdeen: 117 Fahrräder
 - Kirkwall – Lerwick: 118 Fahrräder
 - Lerwick – Aberdeen: 182 Fahrräder
 - Lerwick – Kirkwall: 106 Fahrräder
 - Scrabster – Stromness: 351 Fahrräder
 - Stromness – Scrabster: 414 Fahrräder
- 2008 wurden etwa von Bornholmstrafikken (zwischen Dänemark und Schweden betriebenes Fährunternehmen) 15 000 Fahrräder befördert. Hinzu kommen jedoch noch viele weitere, die auf Pkw befördert wurden und nicht in der Statistik enthalten sind.

Scanlines befördert eine größere Zahl von Radfahrern. Ihre zwischen Deutschland und Dänemark (Strecke Puttgarden-Rødby) verkehrenden Fähren beförderten im Jahr 2008 3765 Radfahrer, was leicht unter der Zahl von 2006 (4105), aber über der Zahl von 2007 (3519) lag (Bohnsack 2009). Die Strecke zwischen Rostock und Gedser zieht mehr Radfahrer an: 5912 im Jahr 2008 und damit mehr als 2006 (5822) und 2007 (5512). Abbildung 14 gibt Aufschluss über die Gesamtzahl der Radfahrer (einfache Fahrt) auf zwei zwischen Deutschland und Dänemark verkehrenden Fähren. Die Hochsaison dauert von Mitte Mai bis Mitte September.

Abbildung 14: Saisonabhängigkeit und Zahl der Radfahrer (einfache Fahrten) auf den Scandic-Fähren zwischen Deutschland und Dänemark



Quelle: Bohnsack 2009

3.5 Infrastruktur

Ein weiterer Aspekt betrifft Schließfächer in Bahnhöfen, Verbindungen zwischen Strecken, Hilfseinrichtungen zur Beförderung von Fahrrädern auf den Bahnsteig und Rent-a-bike-Systeme. Das fortschrittlichste Angebot, was diese Vorkehrungen anbetrifft, kommt von den SBB der Schweiz, aber es gibt auch andere Beispiele in Europa, wo Fortschritte bei der Verbesserung der Hilfseinrichtungen für Radfahrer gemacht werden.

3.6 Zusammenfassung

Der ideale Ansatz wäre eine nahtlose Integration während der Reise zum Zielort und in seiner Umgebung. Bahnreisen sind ein wichtiges Element in der Lieferkette des nachhaltigen Fahrradtourismus. Jedoch ist die Einstellung zur Fahrradmitnahme aus Sicht der Fahrradtouristen problematisch, da die Bahnbetreiber in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Ansätze verfolgen.

Nicht alle Destinationen sind mit dem Zug zu erreichen. In einigen Fällen bieten sich Fernreisebusse als Lösung für Fahrradtouristen an. Allerdings ist das Angebot an kombinierten Bus- und Radreisen derzeit sehr begrenzt. Es bestehen Beschränkungen hinsichtlich der Beförderung von Fahrrädern; diese sind zu verpacken und werden - ähnlich wie im Luftverkehr - im Gepäckraum befördert.

Die Berücksichtigung von Fahrrädern auf Fähren ist ein wichtiges Element bei der Schaffung eines europaweiten Fahrradtourismusnetzes. Um den Ansatz von Fährenbetreibern für die Beförderung von Fahrradtouristen zu bewerten, wurde von dem Forschungsteam eine

elektronische Umfrage in kleinem Maßstab durchgeführt. Diese ergab, dass die Fähren willens und in der Lage sind, eine große Zahl von Fahrradtouristen zu befördern, doch planen die meisten Unternehmen in keiner Weise eine Vermarktung dieser Dienstleistung.

4 EuroVelo: Zusammenstellung der Fallstudien

4.1 Überblick

Die zweite große Aufgabe, die vom Parlament gestellt worden war, betraf die Untersuchung einer Reihe von Fallstudien. In Verbindung mit der Entwicklung eines Langstreckenradwegnetzes in Europa sollten sie Ideen und vorbildliche Verfahren veranschaulichen und sich auf die Entwicklung und Vermarktung der Strecken sowie auf unterstützende Einrichtungen und die Erfassung von Nutzerdaten konzentrieren (siehe Tabelle 14).

Tabelle 14: Überblick über die Fallstudien

Name des Projektes	Strecke/Zielgebiet	Schwerpunkt
Radwegentwicklung		
Netzwerk SchweizMobil	Nationales Netzwerk der Schweiz	Einbindung verschiedener Interessengruppen
Drauradweg und Bahntransport	Drau (Österreich, Italien)	Örtlicher Bahnverkehr/per Bus bergauf, per Rad bergab, grenzübergreifend
Radwegentwicklung in Serbien	Donauradweg, Serbien	Erfolgreiche Radwegentwicklung in SE-Europa Grenzübergreifende Zusammenarbeit und Wissenstransfer
Vias Verdes: die grünen Wege Spaniens	Lokale Strecken in Spanien	Kulturerbe und Nutzung bereits bestehender Ressourcen wie brachliegender Bahnlinien
Donau/Wachau	Donauradweg, Österreich	Nachhaltiger Langzeittourismus
Innerstädtischer Langstreckenradweg in Berlin	Berliner Mauerweg	Entwicklung und Ausbau einer Langstreckenroute in einer Großstadt, Verbindung von Stadt- und Radtourismus
Vermarktung der Radwege		
Streckenvermarktung: der Bernsteinweg, Polen	Polen/Tschechische Republik	Grenzübergreifende Streckenvermarktung
Thematische Vermarktung der Streckeneinrichtungen: CY.RO.N.MED	Italien, Griechenland, Malta und Zypern	Vermarktung thematischer Streckeneinrichtungen Grenzüberschreitende Partnerschaften
Marketing gegenüber Anbietern von Reiseinformationen	Anrainerstaaten des Nordseeküsten-Radwegs	Marketing gegenüber Anbietern von Reiseinformationen entlang der Strecke
Entlang des grünen Bandes in Europa – Forum Anders Reisen	Alle an den ehemaligen Eisernen Vorhang angrenzenden Länder	Rechtzeitige Streckenvermarktung
Unterstützende Einrichtungen		
Treinreiswinkel – Verkauf von Zug&Fahrrad-Tickets	Zugticketverkauf in den Niederlanden	Starke Zunahme der Verkäufe im Zuge der Erweiterung des internationalen Fahrräder befördernden Bahnnetzes
Reiseveranstalter Fietsvakantiewinkel	Radreiseladen in den Niederlanden	Niederlande: Reisebusse, Pauschalreisen
Bett&Bike: Radfahrerfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten	Übernachtungsmöglichkeiten in Deutschland	Kriterien und Erfolg des Zertifizierungsschemas
Volle Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz	Gesamtes Netzwerk Veloland Schweiz	Einbindung öffentl. Verkehrsmittel, Beispiel für Langsamtourismus
Erfassung von Nutzerdaten		
Sustrans Studie zur Nutzerdatenerfassung	Nordseeküsten-Radweg	Durchgängige Erfassung

4.2 Entwicklung der Radrouten

4.2.1 Netzwerk SchweizMobil

Einleitung

„Veloland Schweiz“ ist der Markenname für ein neun Radstrecken innerhalb der Schweiz umfassendes Netzwerk. Diese Radstrecken wurden 1998 eingerichtet. Ihr Erfolg gab den Anstoß für den Aufbau eines nationalen Netzwerks für den nicht-motorisierten Langsamverkehr. 2008 wurde die Stiftung SchweizMobil (SSM) zur Koordinierung dieser Zielsetzung gegründet. Sie stützt sich auf Partnerschaften mit dem privaten Sektor sowie auf die Zusammenarbeit mit dem Bund.

Hintergrund

Die Idee eines nationalen Schweizer Radwegnetzes wurde erstmals 1993 diskutiert. Die Stiftung Veloland Schweiz (SVS) wurde gegründet und 1995 mit der Planung der Radwege begonnen. 1998 wurden schließlich in allen Kantonen Radstrecken mit über 3000 Kilometern Gesamtlänge und einheitlicher Beschilderung zur Benutzung freigegeben.

Das Netzwerk Veloland erfreut sich seit seiner Inbetriebnahme einer hohen Beliebtheit: Die Gesamtzahl der Radfahrer, die das Netzwerk nutzten, belief sich 1999 auf 3,3 Millionen Personen. Diese Zahl ist inzwischen auf 4,8 Millionen Radfahrer angestiegen, die 2007 88 Mio. Euro ausgaben (Ickert et al. 2008, Utiger et al. 2000). 1998 weitete die SVS ihre Zielsetzungen auf die Entwicklung weiterer nachhaltiger Tourismusprodukte aus, die den Langsamverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren. In weiteren Diskussionen wurde die Idee von SchweizMobil geboren. Ziel von SchweizMobil war die Entwicklung eines nationalen Streckennetzes für den Langsamtourismus und den Erholungsreiseverkehr. Die Zusammenarbeit mit den Schweizer Wanderwegen führte schließlich im Jahre 2008 zur Ablösung der SVS durch die SSM (SwitzerlandMobility Foundation 2008c). Neben Veloland Schweiz (das mittlerweile auch regionale Radstrecken umfasst) umfasst SchweizMobil auch Wandern (Wanderland Schweiz), Mountainbiken (Mountainbikeland Schweiz), Skating (Skatingland Schweiz) und Kanufahren (Kanuland Schweiz). Eine gemeinsame Website (www.schweizmobil.ch) erschließt den Zugang zu all diesen Produkten.

Das Netzwerk SchweizMobil umfasst 22 nationale und 147 regionale Strecken. Sie haben eine Gesamtlänge von 20 000 km (Stiftung SchweizMobil 2008b). Um eine nachhaltige Entwicklung und das Engagement vor Ort sicherzustellen, wurden die Strecken in enger Zusammenarbeit mit speziellen kantonalen Langsamverkehrsabteilungen sowie besonderen Langsamverkehrs- und Tourismusorganisationen ausgewählt. Auf diese Weise wurde eine Vielzahl von Organisationen zusammen mit verschiedenen Bundesbehörden, Kantonsämtern und Gemeinden sowie speziellen Langsamverkehrsorganisationen und dem Fürstentum Liechtenstein in einen umfassenden Prozess eingebunden (SwitzerlandMobility Foundation 2008c). Die Strecken stellen eine Auswahl der schönsten ihrer Art in der ganzen Schweiz dar. Sie sind mit einheitlichen Beschilderungen und Erklärungen ausgestattet, was dem Nutzer besonders zugutekommt. Der Umsatz aus dem Netzwerk wird von der SSM für 2008 auf 200 bis 340 Millionen Euro geschätzt (Stiftung SchweizMobil 2008b).

Organisation und Partner

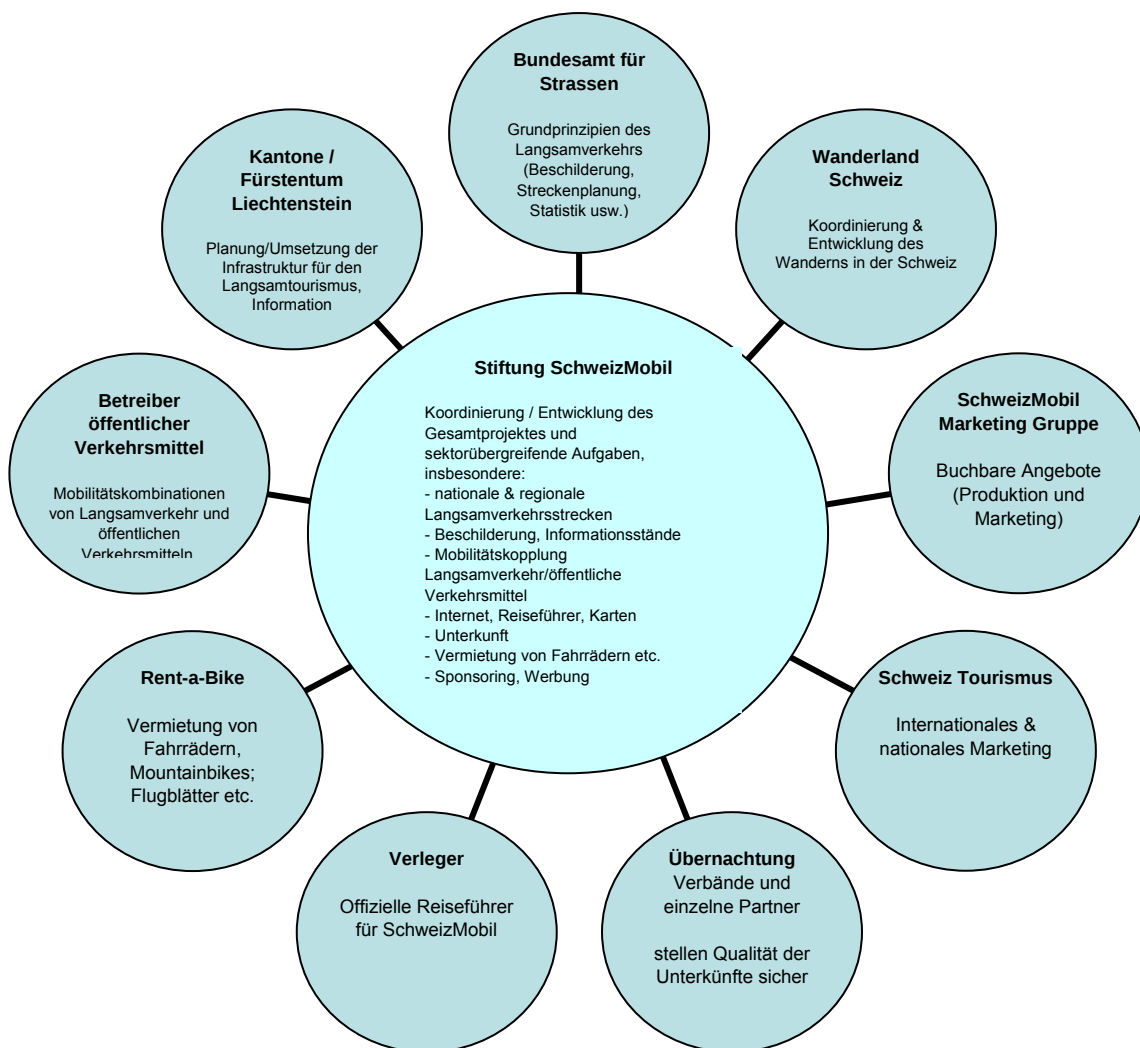
Die Organisation der SSM basiert auf einem Netzwerk von Partnern, von denen jeder seinen eigenen Verantwortungsbereich hat. Die SSM selbst ist für die übergeordnete Projektkoordination zuständig (siehe Abbildung). Alle Strecken von SchweizMobil sind mit den Dienstleistungen dieser Partner vernetzt (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradvermietung, Unterkünfte usw.). 1200 Partnern wurde zum Beispiel das Qualitätssiegel SchweizMobil verliehen. Rent-a-Bike wiederum bietet über 100 Fahrradverleihstellen eine breite Palette von Fahrrädern (3000) an. Im Stiftungsrat und -ausschuss sind verantwortliche Persönlichkeiten dieser Partner und anderer Einrichtungen

(z. B. Swiss Olympic, Schweizer Alpen-Club, Touring Club Schweiz) vertreten. Weitere Partner sind u. a. wichtige Bundesbehörden, drei nationale Sponsoren und eine Reihe privater Organisationen und Unternehmen. Die Initiative „slowUp Schwyz“ hat ihre eigenen Partner und Sponsoren. Die SSM betont die Teamarbeit aller dieser für die Verwirklichung des Projekts SchweizMobil verantwortlichen Partner (Stiftung SchweizMobil 2008c, 2009).

Fazit

In der Fallstudie werden die grundlegenden Faktoren herausgestellt, die für die erfolgreiche Entwicklung eines Netzwerkes mit qualitativ hochwertiger Streckenbeschaffenheit, Beschilderung und Erklärung notwendig sind. Sie veranschaulicht auch sehr gut, dass durch Einbeziehung verschiedener Interessenvertretungen die Einbindung in die Programmentwicklung sich überschneidender Sektoren wie Tourismus, Sport, Verkehr und lokaler Wirtschaft sichergestellt werden kann. Abbildung 15 macht dies deutlich.

Abbildung 15: Organisation, Partner und Verantwortungsbereiche von SchweizMobil



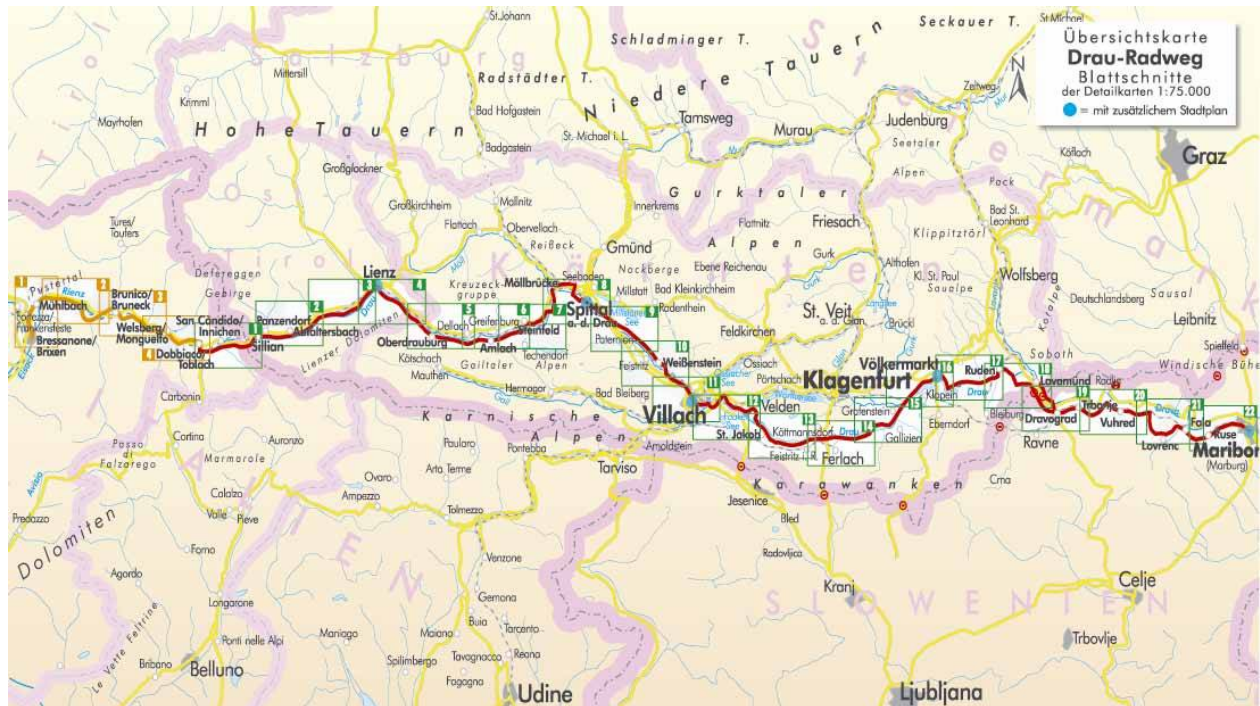
Quelle: Stiftung SchweizMobil 2008b

4.2.2 Drauradweg und Bahntransport

Der Drauradweg ist 366 km lang und verläuft hauptsächlich im Drautal im Süden Österreichs. Er beginnt in Brixen in Italien und führt bis nach Maribor in Slowenien. Der erste kurze Teilabschnitt steigt bis Toblach an, woraufhin ein sehr langes, ständig bergab

führendes Teilstück bis nach Völkermarkt folgt. Eine sehr beliebte Variante dieser Tour ist deshalb, den Zug bergauf nach Italien zu nehmen und dann bergab zurück nach Österreich zu radeln. Die österreichische Bahn (ÖBB) bietet für 35 EUR ein Einfach-Raus-Radticket für zwei bis fünf Personen an, das auch den Transport des Fahrrads einschließt. Die Fahrkarte ist für alle lokalen und regionalen Züge (außer an Werktagen nach 9.00 Uhr) gültig. Örtliche Fremdenverkehrsämter haben auch spezielle Angebote für Radfahrer auf Lager (ÖBB 2009).

Abbildung 16: Übersichtskarte des Drauradwegs



Quelle: www.esterbauer.com/buecher/uek/drau_uek.htm

Die Rad- und Zugangebote sind auf bestimmte Tourismusregionen beschränkt. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Tourismusregionen in Kärnten und im östlichen Tirol wurden auch mehrere kombinierte Zugangebote entwickelt, um sicherzustellen, dass den Besuchern nicht an den Grenzen verschiedener Verwaltungsbezirke Probleme entstehen. Diese Angebote sind nur in den betreffenden Reisebüros erhältlich.

Das Fremdenverkehrsamt des Pustertals bewirbt den Drauradweg als ideal für Familien mit Kindern, weil sie sanft bergab radeln und mit dem Zug zurück fahren können. Für das Pustertal wird auch das Drei-Zinnen-Ticket angeboten. Mit ihm kann man für 42 EUR eine ganze Woche lang sämtliche Züge und Bahnen benutzen (110 EUR für Familien). In einer ganzseitigen Annonce wirbt das Fremdenverkehrsamt auch um Urlauber ohne Auto und hebt die Radfahrmöglichkeiten in der Region hervor (Hochpustertal 2009).

Fazit

Diese Fallstudie hebt die Möglichkeiten hervor, die den örtlichen Fremdenverkehrs- und Nahverkehrsbehörden zur Verfügung stehen, um Verkehr und Tourismus als integriertes Urlaubserlebnis zu entwickeln und dafür zu werben. Im vorliegenden Fall erfreuen sich der Zug und die Bergab-Radstrecke sehr großer Beliebtheit.

4.2.3 Radwegentwicklung in Serbien

Einleitung

Der Donau wird nachgesagt, sie sei der europäischste aller europäischen Flüsse. Von ihrer Quelle im Schwarzwald fließt sie über 2857 Kilometer durch zehn Länder bis zum Schwarzen Meer. Der Donauradweg ist einer der ältesten und beliebtesten Langstreckenradwege Europas. Bereits in früheren Jahrzehnten erfreute sich der österreichische Teil großer Beliebtheit (Lumsdon 2000b). Die Donau bildet auch die östliche Hälfte der Route EuroVelo 6 (Atlantik – Schwarzes Meer). Sie fließt ungefähr 588 km durch Serbien und soll dort auch Teil des geplanten Iron Curtain Trail werden. Hierin liegt auch das Potenzial für eine wachsende Nachfrage und für die Schaffung neuer Märkte.

GTZ Programm Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung

Die Förderung der Wirtschaft in dieser unteren Donauregion ist eines der Hauptziele der Programme zur Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung, die von der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) umgesetzt werden. Diese Programme fördern Tourismus, Investitionen und Umweltschutz in den Donauanrainerstaaten Südosteuropas: Kroatien, Serbien, Bulgarien und Rumänien.

Zusammen mit nationalen Koordinierungsteams und den Gemeinden entlang der Donau verfolgen die Programme das Ziel, den nachhaltigen Tourismus in der unteren Donauregion zu entwickeln und umzusetzen. Dies wird auch als ein Kernelement für die erfolgreiche Eingliederung Südosteuropas in die Europäische Gemeinschaft angesehen. Beim Start im Jahr 2004 bestand einer der ersten Schritte darin, den Donauradweg von Budapest bis ans Schwarze Meer zu verlängern. Dies umfasste sowohl die Entwicklung der Strecken als auch Hilfestellungen für die Touristikbranche, die Unterstützung von Marketingmaßnahmen und die wirtschaftliche Zusammenarbeit entlang der Donau. Möglichkeiten ergeben sich hier auch durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP-Projekte). Sie geben diesem Prozess die nötigen Impulse. Andere Bestandteile sind die Schaffung neuer Arbeitsplätze auf der Grundlage der natürlichen und kulturellen Ressourcen sowie die Einrichtung verschiedener Formen des nachhaltigen Tourismus (GTZ 2009, W. Limbert & N. Matijašević (GTZ) 23.1.2009).

Abbildung 17: Die Donau in Südosteuropa



Quelle: www.danube-info.org

Entwicklung des Donauradwegs in Serbien

Der serbische Teil des Radwegs wurde nicht neu angelegt. Er existierte bereits in Teilabschnitten. Diese wurden vom deutschen ADFC und von örtlichen Radtourismusexperten ermittelt und konnten verbessert und ausgebaut werden. Acht GPS-kompatible Karten der Strecke von Budapest zum Schwarzen Meer wurden schließlich veröffentlicht. Der letzte Schritt war die Ausschilderung in Serbien. Sie wurde von der GTZ und von der serbischen Regierung als gemeinsame Kostenträger vorgenommen. Die Beschilderung umfasst die Route EuroVelo 6 und dem EuroVelo-Standard entsprechende Informationen (siehe Abbildung). Österreichische und französische EuroVelo-Experten wurden für die EuroVelo-Beschilderung zu Rate gezogen. Dies erwies sich als ein entscheidender Erfolgsfaktor des Projekts. Ursprünglich wurde die Idee, den Donauradweg maßgeblich für den Tourismus zu nutzen, von der serbischen Regierung weder beachtet noch akzeptiert. Mittlerweile haben die örtlichen Projektpartner die Bedeutung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit erkannt. Der Donauradtourismus hat sich inzwischen zu einer der Prioritäten des Ministeriums für Tourismus entwickelt. Die GTZ Belgrad sieht den Iron Curtain Trail sowohl im Allgemeinen als auch für Serbien im Besonderen als sehr begrüßenswerte Entwicklung im Bereich Fahrradtourismus. Dasselbe gilt auch für EuroVelo, das noch weiterer Umsetzung bedarf (W. Limbert & N. Matijašević (GTZ) 23.1.2009). Für die örtliche Bevölkerung wurden Ausbildungskurse eingeführt, um sie bei der Gründung von Berherbergungsbetrieben zu unterstützen. Umfassende Informationen zu den vier Projektländern und zum Donauradweg (z. B. detaillierte Informationen über die einzelnen Streckenabschnitte und Möglichkeit für Kritik und Anregungen) werden auf www.danube-info.org zur Verfügung gestellt.

Abbildung 18: Informationstafel zum Serbischen Donauradweg

Quelle: www.mtbserbia.com/2007/danube-cycle-route-comes-to-serbia/

Projekterfolge

Der serbische Teil des Radwegs wurde im Juli 2007 offiziell eröffnet. Über 85 % der 667 km sind asphaltiert und lediglich 5 % der Strecke führen über belebte Straßen. Der Radweg wurde mittlerweile von der ungarischen Grenze bis nach Belgrad und von Ram bis zur bulgarischen Grenze ausgeschildert. Lediglich 110 km zwischen Ram und Belgrad müssen noch ausgeschildert werden (15 % der Strecke). Die Anzahl der Beherbergungsbetriebe hat sich entlang des serbischen Teilstücks der Donau rasch auf 280 vergrößert (80 neue im Jahr 2008). Dies macht sich auch im lokalen Wirtschafts- und Beschäftigungssektor positiv bemerkbar.

Der Donauradweg ist von Budapest bis zum Schwarzen Meer kartographiert. Der südosteuropäische Teil der Donau ist mittlerweile viel besser bekannt. Der ständige Anstieg der Touristenzahlen in diesem Gebiet bestätigt dies. Mindestens zwei deutsche Anbieter von Radtouren (Launer Reisen und Neubauer Reisen) haben damit begonnen, Radtouren von Budapest bis zum Schwarzen Meer anzubieten. Für das Jahr 2009 ist auch die Installierung automatischer Zähl- und Erfassungseinrichtungen entlang der Strecke geplant. Deutsche und serbische Radfahrerspezialisten nennen die GTZ Belgrad, die hervorragende Zusammenarbeit mit offiziellen Stellen auf staatlicher und bezirklicher Ebene und den deutsch-serbischen Wissenstransfer als maßgebliche Faktoren des Erfolgs (W. Limbert & N. Matijašević (GTZ) 23.1.2009).

Fahrradtransport

Von Wien und München aus bestehen täglich direkte Zugverbindungen nach Serbien. Der Fahrradtransport im Zug ist möglich, bereitet aber Probleme. Die GTZ versucht, zusammen mit der serbischen Bahngesellschaft die Fahrradeinrichtungen in den Zügen zu verbessern. In der Zwischenzeit werden Langstreckenbusse und das Flugzeug für den Fahrradtransport nach Serbien empfohlen. Letzteres schmälert jedoch den nachhaltigen Entwicklungsansatz des Projektes (W. Limbert & N. Matijašević (GTZ) 23.1.2009).

Fazit

Dieses Projekt belegt die Nützlichkeit des Wissens- und Erfahrungsaustauschs und betont die Notwendigkeit, bereits in der Anfangsphase der Projektentwicklung den Tourismussektor anstatt lediglich zur Anpassung an die neuen Gegebenheiten zu aktiver Gestaltung und Mitarbeit zu ermutigen. Als Positionsbestimmung für das Projekt sollen zwei von der Europäischen Kommission organisierte Radtouren dienen. Sie werden in Budapest und an der rumänisch-bulgarischen Grenze starten (Juli 2009) und in Belgrad enden. Mit

dieser Idee soll der Dialog zwischen Bürgern von EU-Ländern und Bürgern potenzieller Mitgliedstaaten gefördert werden (ECF 2009).

4.2.4 Vias Verdes: Die grünen Wege Spaniens

Einleitung

Diese Fallstudie soll drei Hauptfaktoren der Radwegentwicklung verdeutlichen. Erstens zeigt sie wie brachliegende Ressourcen der industriellen Vergangenheit für Freizeit- und Erholungszwecke in der Zukunft genutzt werden können. Zweitens veranschaulicht sie, wie das kulturelle Erbe und die architektonischen Gegebenheiten erhalten und im Rahmen öffentlicher und kommerzieller Projekte genutzt werden können, und schließlich verdeutlicht sie auch noch, wie wichtig es ist, die örtlichen Gemeinden in die Radwegentwicklung einzubinden.

Ein Via Verde ist ein grüner Weg oder eine Mehrzweckstrecke. Grüne Wege gibt es in ganz Europa, insbesondere aber in Frankreich, Wallonien (Belgien), Spanien und im Vereinigten Königreich. Besonders in Spanien sind sie so konzipiert, dass sie auch für Benutzer mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Sie sind mit sanften Anstiegen und befestigtem Belag versehen. Derzeit gibt es in ganz Spanien Vias Verdes mit einer Gesamtlänge von 1700 km. Die 70 Strecken haben eine Länge zwischen 1 und 160 km. Es gibt auch noch ein anderes Projekt, Revermed, das die bestehenden Vias Verdes zusammenführen möchte, um so eine integrierte Langstreckenroute zu bilden, die vier Länder – Portugal, Spanien, Frankreich und Italien – umfasst.

Vias Verdes

Die grundlegende Zielsetzung des Projekts ist die Umwandlung stillgelegter Zugstrecken in Strecken für den nicht-motorisierten Verkehr (oder Langsamverkehr). Die Wege sollen einfach zugänglich sein und sicheres Reisen ohne Furcht vor Verkehr (einschließlich Mopeds und Motorrädern) bieten. Die Wege werden von der örtlichen Bevölkerung und von Besuchern hauptsächlich für Spaziergänge und Radtouren genutzt.

1993 wurde eine Untersuchung der stillgelegten Zugstrecken in Spanien durchgeführt, um den Zustand der 5764 km langen Gleisbette, 954 Bahnhöfe, 501 Tunnel und 1070 Brücken und Viadukte - viele davon Meisterwerke der Baukunst aus dem 19. Jahrhundert - festzustellen. Viele dieser Anlagen und Einrichtungen waren noch im Besitz der öffentlichen Hand, jedoch vom Verfall bedroht. Zudem wurden 1920 km privater Bergbaustrecken entdeckt, die sich in einem ähnlichen Zustand befanden. Mitte der 90er Jahre hatte man also mehr als 8000 km alter Eisenbahnstrecken zur Verfügung, die sich als vielseitig zu nutzende Erholungswege zu neuem Leben erwecken ließen. Es wurde ein grundlegendes Infrastrukturkonzept entwickelt, mit dessen Hilfe dieses Kapital wieder einer Nutzung als grüne Wege bzw. Mehrzweckstrecken, insbesondere zum Wandern und Radfahren, zugeführt werden sollte.

Das Projekt Vias Verdes wird von der spanischen Eisenbahnstiftung verwaltet. Es wird unterstützt von den Eisenbahngesellschaften ADIT (bis 2005 RENFE) und FEVE und vom Umweltministerium. Das Projekt ist extensiv mit anderen Regierungsabteilungen sowie mit den regionalen und lokalen Regierungen in Spanien vernetzt. Hauptaufgaben der spanischen Eisenbahnstiftung sind die Erstellung des Gesamtkonzeptes, die Bereitstellung technischer Hilfeleistungen und die Werbung für die Vias Verdes.

Kulturerbe

Einer der wichtigsten Aspekte des Projekts Vias Verdes ist die Art und Weise, wie stillgelegte Eisenbahneinrichtungen in die Phantasie beflügelnder Art und Weise wiederhergestellt wurden. Das Projekt gab den Ansporn zur Restaurierung hunderter einzigartiger Eisenbahnbauten und -einrichtungen wie z. B. Bahnhöfe, Tunnel und

Viadukte, die das reichhaltige kulturelle Erbe der Eisenbahnen des 19. Jahrhunderts widerspiegeln, damit:

„ihnen die soziale und wirtschaftliche Bedeutung zurückgegeben wird, die sie dereinst in den Städten und Dörfern jahrzehntelang innehatten. Dieser Aspekt ist von größter Wichtigkeit, denn die Bahn nimmt im kollektiven Bewusstsein der Menschen eine sehr bewegende und gefühlsbetonte Rolle ein“.
(Aycart 2004: 7)

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Tatsache, dass der Wiederherstellungsprozess mit minimalen Eingriffen in die Umwelt vonstatten ging. Dies wurde durch die Nutzung der bereits bestehenden Infrastruktur, von Materialien aus der Umgebung und durch den Einsatz einfacher Bautechniken nach dem Vorbild der ursprünglichen Eisenbahnbauer erreicht. Weitere Umweltaspekte umfassten z. B. die Verwendung von einheimischen Arten für die Bepflanzung bestimmter Bereiche sowie solarbetriebene Beleuchtungseinrichtungen in den Tunneln.

Von ebenso großer Bedeutung ist die erneute Nutzung und Wiederbelebung vieler alter Bahnhöfe. Über 50 alte Bahnhofsgebäude wurden renoviert und werden nun als Hotels, Restaurants, Informationsbüros, Natur- und Kulturerbemuseen, Radvermietungen usw. genutzt. Damit wurde ein wichtiger Beitrag zur lokalen Wirtschaft und zur Schaffung von Arbeitsplätzen, insbesondere in ländlichen Gebieten, geleistet und ein wichtiger Erfolgsfaktor für viele der Vias Verdes geschaffen. Eine in 2005 von der Gesellschaft für Tourismus der Region Cadiz durchgeführte Studie der Via Verde de la Sierra zeigt, dass bis zu 64 % der Nutzer auch das Erfrischungs- und Verpflegungsangebot an den drei Bahnhöfen in Anspruch genommen hatten.

Einbindung der örtlichen Bevölkerung

Der dritte Aspekt, der in dieser Studie zum Ausdruck kommt, ist die Art und Weise mit der viele örtliche Gemeinden und Gemeinderäte in ganz Spanien in das Projekt einbezogen wurden, und dies nicht nur bei der Ausarbeitung der Strecke, sondern manchmal auch beim Bau und bei der Instandhaltung der Vias Verdes im betreffenden Gebiet. Das Anliegen, die örtliche Bevölkerung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zur Nutzung der Vias Verdes zu bewegen, schlägt sich in mehreren Studien nieder, die im Laufe der letzten zehn Jahre an verschiedenen Vias Verdes durchgeführt wurden. Eine Studie über die Strecken im Umkreis der Stadt Girona in Katalonien ergab, dass 52 % der Nutzer Frauen waren (was einem viel höheren Anteil als auf anderen solchen Strecken in Europa entspricht), die weniger als eine Stunde spazieren gegangen oder Rad gefahren waren. Dieser Via Verde wird jährlich von einer Million Menschen genutzt und ist damit einer der beliebtesten grünen Wege in Spanien (Ministerio de Industria Turismo y Comercio 2007).

Fragen und Anregungen zum Projekt Vias Verdes mit seiner großen Bandbreite an Partnern werden über eine Website verwaltet (www.viasverdes.com). Es gibt auch ein monatliches Mitteilungsblatt, das an über 12 000 Abonnenten verschickt wird. Die Strecken werden darüber hinaus von Reiseführern in den Medien und in Studiengruppen über eine „Magic Tour“ mehrerer Vias Verdes bekannt gemacht. Für diese Strecken wird auch auf wichtigen internationalen Messen und Ausstellungen wie z. B. FITUR geworben.

Fazit

Die Vias Verdes führen vor Augen, wie stillgelegte Ressourcen mit positiven Ergebnissen wieder genutzt werden können. In den vergangenen zehn Jahren wurde im Rahmen dieses Projekts ein nachhaltiges Tourismusprodukt geschaffen. Dies wurde über enge Verbindungen zu den örtlichen Gemeinden möglich. Der Fall zeigt auch, wie das industrielle Erbe genutzt werden kann, um einer großen Bandbreite unterschiedlichster Nutzer einen gemeinsamen Zugang zu bestimmten Natur- und Landschaftsbereichen zu ermöglichen.

4.2.5 Donau/Wachau

Einleitung

Der Donauradweg ist wahrscheinlich der bekannteste und beliebteste Radweg in Europa.

Der Donauradweg wurde in den frühen 80er Jahren angelegt, nachdem in den Jahren zuvor eine gestiegene Nachfrage im Bereich Radtourismus verzeichnet worden war. Der Weg misst in Österreich 463 km, davon 188 km in Oberösterreich und 275 km in Niederösterreich. Ursprünglich widersetzten sich die örtlichen Betriebe der Entwicklung des Radtourismus, der eher als Eintagsfliege betrachtet wurde. Mittlerweile sind viele Restaurants und Herbergsbetriebe in vielen kleineren Städten und Ansiedlungen vom Geschäft mit dem Radtourismus abhängig (Bernhofer et al. 2008).

In den 90er Jahren konnte der Donauradweg die höchsten Besucherzahlen aller Radwege in Österreich verzeichnen (Bernhofer et al. 2008). Einer Schätzung aus dem Jahr 1994 zufolge wurden im Zuge der Nutzung des Radwegs zwischen Passau und Wien 80 000 Übernachtungen pro Jahr gebucht, was einem Anstieg von 27 % innerhalb von zehn Jahren entsprach (Landesverband für Tourismus 1996 in Lumsdon 2000b). Die Gemeinden waren zunehmend mehr auf den Radtourismus angewiesen. Der Anteil der Radtouristen am gesamten lokalen Übernachtungsaufkommen betrug vorliegenden Angaben zufolge 60 bis 80 % (Lumsdon 2000b). Im Sommer 2006 wurden zwischen Passau und Wien 230 000 Tagesausflügler und 65 000 Radfahrer mit Übernachtung gezählt (Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich 2006). Die Radfahrer kommen hauptsächlich aus Österreich, Deutschland und den Niederlanden, jedoch immer häufiger auch aus anderen Ländern wie Frankreich, der Tschechischen Republik, Italien, Ungarn und sogar den USA (Bernhofer et al. 2008).

Die Radreiseanalyse des ADFC von 2008 nennt den Donauradweg an vierter Stelle der von Deutschen im Jahr 2007 am meisten genutzten Radwege. Ungefähr 4,5 % der 2400 Befragten hatten den Donauradweg in jenem Jahr bereist, obgleich viele davon nur auf dem deutschen Teilstück gewesen sein mögen. Das österreichische Teilstück des Donauradwegs ist mit Abstand der beliebteste Anlaufpunkt für ausländische Besucher, einschließlich deutscher Radtouristen (24 % aller Befragten - Giebeler et al. 2008). Der deutsche Donauabschnitt liegt in der Untersuchung von Trendscape (8 % aller Befragten bevorzugen diese Route) an der Spitze der 10 beliebtesten Strecken deutscher Radurlauber; der österreichische Teil belegt mit 2 % den achten Platz. Auf die Frage nach der Langstreckenroute, die höchstwahrscheinlich als nächstes bereist wird, kommt die deutsche Donauabschnitt ebenfalls auf Platz 1 (13 %) und der österreichische Abschnitt auf Platz 5 (4 %). Letzterer war übrigens auch die einzige ausländische Route, die zur Auswahl stand (Trendscape 2008a).

Gemessen an ganz Niederösterreich, zieht der Donauradweg wesentlich mehr gut verdienende Radtouristen an. Die Radtouristen - Tagesausflügler und solche mit Übernachtung - geben hier auch pro Kopf und Tag mehr Geld aus als solche auf anderen niederösterreichischen Strecken. Dies mag daran liegen, dass der Anteil der ausländischen Radfahrer auf dem Donauradweg wesentlich größer ist: 40 % im Gegensatz zu 15 % in ganz Niederösterreich (MANOVA 2007). In Niederösterreich erwirtschaftet der Radweg einen jährlichen Umsatz von 6,5 Mio. EUR (Weinberger 2008). Niederösterreich hat an seinen sieben Hauptradwegen ein ausgedehntes Erfassungssystem eingerichtet. Einige der Ergebnisse werden auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (see <http://fznoe.ebe-solutions.at>). Die Radfahrer werden alle zwei Jahre an 23 Stellen in zwei einzelnen Wochenabschnitten erfasst. Zu den Messdaten zählen Fahrtrichtung, Regenfall, Temperatur, Nutzertyp (Erwachsener, Kind, Radfahrer, Skater, Wanderer usw.) und Geschwindigkeit.

Die Strecke ist auch extensiv mit dem Verkehrsangebot von Bus, Boot und Zug vernetzt. Mehrere Veranstalter nutzen diese Verkehrsangebote und bieten Radtouren mit leichtem

Gepäck an (Lumsdon 2000b). Um seinen internationalen Spitzenplatz zu verteidigen, wurde für den Donauradweg für die nächsten fünf Jahre eine Reihe von Maßnahmen geplant:

- Neupositionierung des Angebots mit Blick auf neue Radtourismuskmärkte in anderen Ländern,
- Aufnahme von Rundreisetouren mit Verpflegung und Ausflugsprogramm,
- Entwicklung sanfter Tourismusprodukte mit Rad-Schiff-Zug-Kombinationen,
- Verbesserung der Infrastruktur- und Dienstleistungsqualität (z. B. durch Ausbildung und Zertifizierung), Einführung einer systematischen Erfassung des Reiseaufkommens (Bernhofer et al. 2008, Weinberger 2008).

Fazit

Der Donauradweg in Österreich macht deutlich, dass Langstreckenradwege eine breit gefächerte Anziehungskraft auf dem internationalen Markt haben können. Er zeigt auch, dass Entwicklungsplanung auch dann noch notwendig ist, wenn ein Produkt schon nahezu ausgereift ist.

4.2.6 Innerstädtischer Langstreckenradweg in Berlin

Mit einer Gesamtlänge von 160 km verläuft der Berliner Mauerweg entlang der ehemaligen DDR-Grenze rund um West-Berlin. Er ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein wichtiges Stück kulturellen und politischen Erbes durch die aktive Teilnahme von Wanderern und Radfahrern erlebt und erhalten werden kann.

Hintergrund

Die Errichtung eines durchgehenden Berliner Mauerwegs für Fußgänger und Radfahrer erfolgte im Zuge einer Entscheidung des Berliner Abgeordnetenhauses im Jahr 2001, 40 Jahre nach dem Bau der Mauer. Man hatte vor, auf diese Weise die ehemaligen Streifenwege der Grenzbeamten zusammen mit den verbliebenen Grenzanlagen zu erhalten und zu dokumentieren. Der Weg soll geschichtlich bedeutsame Orte und wertvolle Naturschauplätze verbinden und so ein gemeinsames Freizeit-Kultur-Tourismusprodukt anbieten (Flierl 2006). Er basiert auf dem Konzept, das auch dem Boston Freedom Trail zugrunde liegt. Letzterer ist ein thematischer Gehweg zum amerikanischen Unabhängigkeitskrieg (Cramer 2008b).

Abbildung 19: Beschilderung am Berliner Mauerweg



Quelle: <http://www.berlin.de/mauer/mauerweg/index/logo200.jpg>

Der Berliner Mauerweg wurde zwischen 2002 und 2006 angelegt. Dabei wurde eine Reihe unterschiedlicher Projekte durchgeführt: Teilabschnitte wurden wiederhergestellt, Schilder aufgestellt (ungefähr 600), Schaukästen für Landkarten (100) und Informationstafeln an geschichtlich bedeutenden Orten (17) errichtet. Auch wurden Inseln und Unterführungen gebaut. Das Projekt Berliner Mauerweg kostete insgesamt etwa 4,4 Mio. EUR. Ungefähr 90 % der Mittel stammten von der Bundesregierung. Weitere Mittel kamen von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen und aus eigenen Ressourcen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Diese Mittel wurden auch für die Errichtung von Teilen des durch Brandenburg (das Bundesland, von dem Berlin umgeben ist) verlaufenden Mauerwegs verwendet (Berliner Senatskanzlei 2009). Cramer (2008b) nennt in diesem Zusammenhang einen Betrag von 10 Mio. EUR für den Zeitraum 2002-2007. Von Berliner

Politikern und Beamten wurde in den vergangenen Jahren das Radfahren als kostengünstige Alternative aktiv gefördert. Die Nutzung von Fahrrädern ist von einem 3-prozentigen (Ost-Berlin) und 6-prozentigen (West-Berlin) Anteil an den Gesamtfahrten vor 1990 auf ungefähr 10 % für die gesamte Stadt im Jahr 2007 angestiegen. Dies ist für eine Stadt dieser Größenordnung der höchste Anteil in Europa. In ihrer Fahrradstrategie hat sich die Stadt das Erreichen eines Anteils von 15 % im Jahr 2010 zum Ziel gesetzt (Berliner Abgeordnetenhaus 2004, Pucher et al. 2007).

Die Route

Der Berliner Mauerweg ist in 19 einzelne Teilabschnitte unterteilt. Sie sind zwischen sieben und 21 Kilometer lang. An mehr als 40 verschiedenen Stellen sind historische Fotos und Informationen in mehreren Sprachen einsehbar. Die Start- und Zielpunkte eines jeden Teilstücks können mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. In den meisten Straßenbahnen, U- und S-Bahnen und Regionalzügen ist die Mitnahme von Fahrrädern erlaubt (Berliner Senatskanzlei 2009). Der Mauerweg wird mittlerweile sowohl von Einheimischen als auch von Touristen genutzt. Der Touristenzuspruch steigt ständig an (Flierl 2006). Es werden auch geführte Touren angeboten, einschließlich Touren mit Übernachtungen bis zu acht Tagen. Jeden Sommer nehmen um die 1000 Einheimische und Touristen an den von der im Berliner Abgeordnetenhaus vertretenen Partei Bündnis 90/Die Grünen organisierten und geführten Touren teil (Lange 2008). Detaillierte Esterbauer Radführer für den Mauerweg sind in Deutsch und in Englisch erhältlich. Umfangreiche Informationen über die Teilabschnitte werden auch im Internet unter www.berlin.de/mauer/index.en.html angeboten.

Fazit

Die Fallstudie zeigt, dass städtisches Kulturerbe, Stadturlaub und nachhaltiger Tourismus in einer Weise gemeinsam entwickelt werden können, dass sie sowohl Einheimischen als auch Besuchern die Gelegenheit geben ein Urlaubserlebnis nachhaltiger Art zu genießen. Andere Städte wie z. B. Edinburgh, Basel und Bilbao haben ebenfalls Projekte dieser Art entwickelt.

4.3 Vermarktung der Radwege

4.3.1 Streckenvermarktung: der Bernsteinweg, Polen

Der Radweg

Das Programm Bernsteinweg - Grüne Wege bezieht sich auf einen Grüngürtel und einen internationaler Radweg, der von Krakau in Polen bis nach Budapest in Ungarn verläuft und dabei durch Schemnitz (Banska Stiavnica) in der Slowakei führt (Amber Trail Greenways 2008a). Die Bernsteinroute, EuroVelo 9, verläuft von Danzig an der Ostseeküste bis nach Pula an der Adriaküste und durchquert dabei Polen, die Tschechische Republik, Österreich und Slowenien. Dies entspricht einer Gesamtlänge von 1930 km (ECF/Wiki). Der maßgebliche Radreiseveranstalter des Bernsteinwegs (Topbicycle) hat eine Tour im Angebot, die die Entwicklung des Radwegs bis dato gut nutzt: Krakau-Budapest (307 km); Krakau-Wien (447 km) und von der Nord- zur Südgrenze Tschechiens (315 km) (Topbicycle 2008a, b, c).

Der Bernsteinweg

Der ursprünglichen Entwicklung des Bernsteinwegs im Jahr 1996 gingen mehrere Jahre Vorbereitung voraus. Die grundlegende Zielsetzung war, mit den örtlichen Gemeinden bei der Entwicklung des Tourismuspotentials zusammenzuarbeiten. Dies schloss Beratungen und Ausbildungsmaßnahmen ein. Sie sollten die Entwicklung von lokalen Produkten und touristischen Dienstleistungen fördern. In den Anfangsjahren war die Situation in der Slowakei, wie in den meisten östlichen Ländern wegen der schleppenden Ausbildung eines freien Marktes schwierig (Rosac 2009).

Die Philosophie, die hinter der Entwicklung und Vermarktung der Strecke steht, ist der Bernsteinhandel. Er spielte sich auf den alten Handelswegen in Mittel- und Osteuropa ab.

Die Wege erfüllten auch eine Reihe anderer geschichtsträchtiger Zwecke; sie dienten z. B. für militärische Streifzüge und religiöse Pilgerreisen. Die Vereinigung für eine Umweltpartnerschaft für nachhaltige Entwicklung (EPSD) zeichnet im Rahmen des Europäischen Programms der Grünen Wege in Mittel- und Osteuropa (CEG) für die jüngsten Entwicklungen auf der Strecke verantwortlich (Amber Trail Greenways 2008a). Ziel des Projekts ist es,

„ein offenes Netzwerk von gesellschaftlichen, kommunalen, gewerblichen und staatlichen Gruppen aufzubauen. Bei ihrem Bemühen, in den Ländern und Regionen Europas zum Zwecke des Gemeinwohls Strecken und Landschaftskorridore (so genannte „Grüne Wege“) einzurichten und wiederzubeleben, soll das Netzwerk den Menschen komplexe und vielschichtige Hilfestellungen bieten.“
(Amber Trail Greenways 2008a: 1).

Die finanziellen Mittel für den Ausbau der Strecke kommen aus privaten Quellen und von Gemeinden, aber auch von hochrangigen Stellen wie z. B. der GD Umwelt der Europäischen Kommission und dem German Marshall Fund der Vereinigten Staaten von Amerika.

Vermarktung

Der Bernsteinweg ist im Moment in der Touristikbranche noch wenig bekannt. Dies wird sich jedoch ändern, da die für den Ausbau zuständigen Stellen Anstrengungen unternehmen, die Strecke besser bekannt zu machen (Rosac 2009). Bei der Vermarktung des Bernsteinwegs macht man sich die historischen und kulturellen Aspekte der Regionen entlang der Strecke zu Nutze. Die Vielseitigkeit der unterschiedlichen Gebiete, durch die der Weg führt, bietet dem Touristen eine Reihe von Erlebnissen, die er sich beim Befahren der Strecke erschließen kann (Toppicycle 2008d). Zu den örtlichen Sehenswürdigkeiten, die der Hauptreiseveranstalter auf seiner Website vorstellt, gehören Pilgerstätten wie z. B. Kalwaria Zebrzydowska in Polen, Kunsthandwerkstätten in der Slowakei und natürlich die Geschichte des Bernsteinhandels (Toppicycle 2008b). Die Gemeinden entlang der Strecke steuern eine Reihe von Jahrmärkten sowie Kunst-, Kultur und „Food“-Festivals bei.

Das Programm Bernsteinweg - Grüne Wege ist mit Toppicycle als Hauptreiseveranstalter verbunden, der sieben- und zehntägige Tourangebote auf Teilstrecken im Programm hat. Die Tourangebote können selbständig oder geführt (teurer) gebucht werden und umfassen Unterkunft, Leihräder und Gepäcküberführung. Es bestehen auch Partnerschaften mit örtlichen Reiseveranstaltern wie z. B. „Green Traveller“ (ein nachhaltiger Reiseveranstalter). Die Zusammenarbeit mit Toppicycle kommt beiden Seiten zugute. Die Partnerschaft Grüne Wege baut und betreut die Strecken, während Toppicycle für das Marketing zuständig ist (Rosac 2009). In Bezug auf die Beschilderung der Strecke ist im Moment nur das polnische Teilstück soweit fertiggestellt, dass es einen akzeptablen Standard bietet.

Nachhaltigkeit

Fest verankert in den Prinzipien des Programms Bernsteinweg - Grüne Wege ist der Grundsatz der Nachhaltigkeit. Dieser soll sowohl in Bezug auf die natürliche Umgebung als auch im Hinblick auf die historischen, sozialen und kulturellen Güter, die sich in den Landschaften und Gemeinden entlang des Weggebietes niederschlagen, angestrebt werden. Das Programm steht für eine Herangehensweise, die den Auswirkungen der ehemaligen kommunistischen Regierungen auf Land und Leute mit einem Ansatz begegnet, der „von unten nach oben“ arbeitet. Es wird Wert darauf gelegt, die einzelnen örtlichen Gemeinden nachhaltig und zukunftsfähig zu machen und die Verbindungen zwischen ihnen wieder herzustellen (Amber Trail Greenways 2008c), gleichzeitig aber als Reaktion auf die Uniformität des 21. Jahrhunderts die lokale Vielfalt beizubehalten (Amber Trail Greenways 2008a). Die mit dem Ausbau des Bernsteinweges in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten halfen vielen der angrenzenden Gemeinden, sich besser und in annehmbarem Tempo an die Entwicklung des Tourismussektors zu gewöhnen (Rosac 2009). Umweltfreundlicher Tourismus wird auf breiter Ebene vermarktet, und geschützte Gebiete werden erhalten (Amber Trail Greenways 2008c). Dies trifft besonders auf die sechs UNESCO-Weltkulturerbestätten entlang der Strecke zu (Amber Trail Greenways 2008b).

Nutzung

Schätzungen zufolge liegt die Zahl der Radfahrer, die von Krakau nach Budapest fahren, im Moment im dreistelligen Bereich, bei den Radfahrern von Wien nach Prag im vierstelligen Bereich und für die „Donauroute“ im Bereich von 1,5 Millionen pro Jahr. Der größte Urlauberandrang ist im Juli und August zu verzeichnen. Wegen der hohen Temperaturen empfehlen die Reiseveranstalter aber Mai, Juni und September, da diese Monate für Langstreckenradtouren besser geeignet sind.

Fazit

Der Nachdruck, der auf Nachhaltigkeit gelegt wird, und die Verpflichtung, mit dem Ausbauprogramm die lokale Vielfalt zu erhalten, sind die grundlegenden Merkmale dieser Fallstudie. Durch die intensive Basisarbeit profitieren sowohl Einheimische als auch Besucher vom Ausbau dieser Strecke. Nach Meinung des Managementteams besteht die am häufigsten und erfolgreichsten anwendbare Vorgehensweise aus Durchhaltevermögen und der Bereitschaft, Projekte im kleinen Rahmen zu beginnen. Ein weiterer maßgeblicher Faktor beim Ausbau der Strecke ist die Ausrichtung des Projektes auf Gewerbe, Wirtschaftlichkeit und Unternehmergeist. Dies wurde dadurch erreicht, dass bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt kleine Reiseveranstalter gegründet wurden (insbesondere in Polen und der Slowakei). Statt lediglich neue kartografische Gegebenheiten zu schaffen, konnten sie wirklich Touristen in die Region bringen (Rosac 2009). Dies ist auch ein gutes Beispiel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Partnern.

4.3.2 Thematische Vermarktung der Streckenunterstützung: CY.RO.N.MED

CY.RO.N.MED ist ein Netz miteinander verbundener Radwege in den Mittelmeerländern Italien, Griechenland, Malta und Zypern. CY.RO.N.MED bedeutet Mittelmeerradwegnetz (Cycle Route Network of the Mediterranean [CY.RO.N.MED.] 2009a).

Ziele

Hauptzielsetzung ist eine Steigerung der Nachhaltigkeit des Streckennetzes. Durch die Reise mit dem Rad („Null Schadstoffausstoß“) und die Einbindung des Netzes in die öffentlichen Verkehrsmittel und die Schifffahrtslinien ist das Projekt auf Verminderung des Umwelteinflusses ausgerichtet und soll die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden verbessern (CY.RO.N.MED. 2008).

Organisation

Das Projekt ist Teil von INTERREG III und bezieht auch einen Großteil seiner Mittel von dort (CY.RO.N.MED. 2008). Die Partnerschaften, aus denen das Netz besteht, umfassen regionale Verkehrsministerien in Italien (Apulien, Basilikata und Kalabrien), Gemeindeprogramme der Region Kampanien in Italien, Gemeindeverwaltungen in Griechenland (Athen und Karditsa), die zyprische Tourismusvereinigung und das maltesische Ministerium für Stadtentwicklung (CY.RO.N.MED. 2009a).

Der Radweg

Aus Mangel an verfügbarem Land und geeigneter Infrastruktur und wegen fehlender Vernetzung mit anderen Transport- und Beförderungsformen wie z. B. Züge, Schiffe und Luftverkehr sind dem Radfahren in den südeuropäischen Ländern normalerweise Grenzen gesetzt (CY.RO.N.MED. 2009d). Der Aufbau eines Netzes soll zur Lösung dieses Problems beitragen. Die Strecken können auf verschiedenen Ebenen betrachtet werden: einerseits die nationalen und internationalen Netze oder die Netze auf regionaler Ebene innerhalb eines Landes und andererseits die einzelnen Strecken. Bei der Planung der Strecken wurden bereits vorhandene Wege genutzt. Teile des Streckenplanes sind zumindest in den italienischen Regionen auch der Notwendigkeit geschuldet, die Hauptstrecken des EuroVelo 5, 7, 8 und 11 an die Städte anzubinden und dabei auf die Landschaftsbeschaffenheit und die bestehenden Strukturen zu achten:

„Das ist eine Region, in der die Landschaftsbeschaffenheit sehr stark von der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur geprägt ist. Dies trifft insbesondere auf das gemeinsame Netz der alten und neuen Straßen zu.“
(CY.RO.N.MED. 2009b)

Entstehung des Netzes

Die Projektgruppe hat ausgedehnte Vorbereitungen und Planungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass das Netzwerk wirkungsvoll beschaffen ist und auch möglichst wirksam umgesetzt werden kann. Die Planung der für das Netzwerk notwendigen Arbeiten umfasste eine Machbarkeitsstudie zu den bestehenden Wegen und Transportverbindungen und eine Studie zum Radtourismus in dieser Gegend (CY.RO.N.MED. 2009c). Ein Beispiel hierfür ist der Streckenabschnitt im südlichen Griechenland. Die Machbarkeitsstudie für eine Strecke zwischen Athen und Patras (ca. 230 km) schloss detaillierte Angaben zu möglichen Zug- und Schiffsverbindungen ein. Wie bei den meisten anderen Teilabschnitten des CY.RO.N.MED auch, gibt es eine Hauptstrecke und mehrere abzweigende Nebenstrecken. In der Studie wurde darüber hinaus eine Reihe unterschiedlicher Größenordnungen betrachtet, einschließlich lokaler Abschnitte und in einigen Gegenden sogar einzelner Straßenzüge (CY.RO.N.MED. 2008). Es fand eine umfassende Analyse der bestehenden Netzwerke statt. Dies belegt die große Menge an (regionsspezifischem) Material, das auf der Website einzusehen ist und detaillierte Beschreibungen jeder einzelnen Teilstrecke des Netzwerkes und eine gründliche Untersuchung der Vernetzungsmöglichkeiten in jeder Region umfasst.

Jedes Partnerland befindet sich in einer anderen Entwicklungsphase seines Radnetzes. Während Italien schon jetzt ein beliebtes Ziel für Radfahrer ist (CY.RO.N.MED. 2007), plant Zypern mit dem Bau neuer Infrastrukturen hauptsächlich für die Zukunft. Eine zyprische Machbarkeitsstudie umfasste Fallstudien zu Radwegnetzen in anderen europäischen Ländern wie z. B. dem Vereinigten Königreich und Frankreich. Die Informationen aus dieser Studie fließen in den Entwicklungsprozess des Netzwerkes vor Ort ein (First Elements Euroconsultants Ltd 2007).

Erste Anzeichen von Fortschritt beim Ausbau einer Route sind u. a. die Einarbeitung lokaler Radwegpläne in alle örtlichen Gemeinderatsdokumente und in alle regionalen und städtischen Programme und Positionspapiere. Zudem gibt es Vereinbarungen mit den Wasserversorgern (in Apulien) zur Wiederbenutzung und Weiterverwendung von Strecken, die an Wasserwegen entlang führen; die Ergebnisse des Projekts werden von den apulischen Behörden zudem in öffentlichen Seminaren und internationalen Workshops der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (Sforza 2009). Als Reaktion auf die Ergebnisse wurde im regionalen Verkehrsgesetz zum ersten Mal auch regionalen Radwegen Beachtung geschenkt (Sforza 2009).

Vermarktung der Radwege

In Zypern ist der Marketingplan auf die Märkte in Großbritannien, Deutschland und Frankreich (hohe Priorität), Skandinavien, Benelux und Schweiz (mittlere Priorität) ausgerichtet. Er konzentriert sich insbesondere auf Radfahrer und anderweitig Sportbegeisterte sowie auf Menschen, die auf der Suche nach „alternativen Urlaubsmöglichkeiten“ sind (First Elements Euroconsultants Ltd 2007). Die vielen Nationalparks, Naturreservate und Orte des Natura-2000-Netzes, die sich in der näheren Umgebung des Netzwerkes befinden, werden als Mehrwert für das Netzwerk betrachtet (CY.RO.N.MED. 2007).

Der besondere Nachdruck, der auf die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln gelegt wird, hat eine Doppelfunktion. Neben den Vorteilen einer immer nachhaltigeren Beförderung soll er Flexibilität beim Erreichen bestimmter Punkte des Netzwerkes ermöglichen. Man konzentriert sich auch verstärkt darauf, Hindernisse beim Zugang mit dem Fahrrad zu Flugplätzen, Häfen und Bahnhöfen aus dem Weg zu räumen (durch Beschilderung und sichere Aufbewahrung) und sicherzustellen, dass Fahrräder auf die verschiedenen Fähren mitgenommen werden können (CY.RO.N.MED. 2007). In der italienischen Region Apulien unterzeichneten die Eisenbahnbehörden ein Übereinkommen über den Ausbau der

Infrastruktur und die Abschaffung von Aufpreisen für den Fahrradtransport im Regionalbahnnetz (CY.RO.N.MED. 2007).

Fazit

Die Einbeziehung aller Partner der vier Länder hat sich als enorm wichtig erwiesen. Auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist für den Erfolg unerlässlich. Die Partner arbeiteten zum ersten Mal bei der Planung eines Radweges zusammen. Die technischen Hilfestellungen von ECF und FIAB hatten maßgeblichen Anteil am Erfolg des Projekts (Sforza 2009). Die folgenden Projektbestandteile werden als vorbildlich angesehen (Sforza 2009):

- wirkungsvolle Koordination der Partnerschaft, zurückzuführen auf die Einbindung des federführenden Partners und der Projektmanagementgruppe;
- länderübergreifende Einheitlichkeit, zurückzuführen auf die Einbindung eines aus technischen Spezialisten bestehenden Unterstützungsteams;
- ein internetbasierter Anlaufpunkt, über den weitere Hilfe geleistet werden kann;
- Arbeitsgruppen, die die Öffentlichkeitswirksamkeit steigern und die örtliche Entwicklung ankurbeln sollen;
- Beförderung und Vermarktung ein und desselben gleichen Tourismusthemas über mehrere Länder hinweg.

4.3.3 Marketing gegenüber Anbietern von Reiseinformationen

Einleitung

Der Nordseeküsten-Radweg (EuroVelo 12) wurde 2001 ins Leben gerufen. Mit etwas mehr als 6000 km Länge ist er der weltweit längste ausgeschilderte internationale Radweg. Er verläuft durch acht Nordseeanrainerländer. Die Strecke wurde entwickelt von einer internationalen Gesellschaft, bestehend aus 68 Partnern in Belgien, Dänemark, Deutschland, England, den Niederlanden, Norwegen, Schottland und Schweden. Weiterführende Informationen sind unter <http://www.northsea-cycle.com/> erhältlich. Ziel der Fallstudie ist es, die Bedeutung herauszustellen, die das Marketing gegenüber Anbietern von Tourismusinformationen für die Entwicklung eines Langstreckenradweges hat.

Vermarktung des NSKR

Die Vermarktung lokaler Urlaubseinrichtungen fällt oft in den Verantwortungsbereich örtlicher Organisationen, die auch den wirtschaftlichen Nutzen maximieren sollen, den Besucher ihrer Gegend einbringen. Deshalb kann ihre Sicht auf das touristische Angebot häufig begrenzt sein. Außerdem sind die für die Planung eines Radweges verantwortlichen Personen oft nicht mit seiner Vermarktung befasst. Dies trifft besonders im Tourismusbereich zu. Beim Ausbau eines Langstreckenradwegs spielt die „Vermarktung“ gegenüber Anbietern von Reiseinformationen eine große Rolle.

Im Rahmen der Planung des Nordseeküsten-Radwegs (NSKR) einigte sich das Internationale Verwaltungskonsortium auf ein Beobachtungs- und Kontrollprogramm. Als die Anlaufphase vorüber war, wurde eine internetgestützte Umfrage unternommen. Man befragte 159 Personen, die in regionalen und lokalen Fremdenverkehrsbüros für die Vermarktung von Reisezielen entlang des NSKR zuständig waren.

Die Studie

Die Studie ergab, dass viele Fremdenverkehrsämter entlang der Strecke entweder überhaupt nicht wussten, dass der Radweg existiert, oder zumindest nur sehr wenig über ihn wussten. Nur 3 % gaben an, dass sie mit dem Radweg „vertraut“ bzw. „sehr vertraut“ waren. Dieses Ergebnis nahm das internationale Verwaltungsbüro des KSKR zum Anlass, über Mittel und Wege nachzudenken, wie der Radweg bei Anbietern von Reiseinformationen besser bekannt gemacht werden könnte. Mit Hilfe zusätzlicher EU-Mittel erstellte das internationale Verwaltungsbüro einen Werbefilm über den Radweg. Dieser kurze Film vermittelte einen „Vorgeschmack“ auf die acht Länder, durch die der Radweg führt. Der

Film unterstrich auch den internationalen Stellenwert des Radwegs. Er wurde von den nationalen Koordinatoren per Post im DVD-Format an diejenigen Fremdenverkehrsämter versandt, die an der ursprünglichen Umfrage teilgenommen hatten.

Zwei Monate nach der Versendung des Films wurde eine weitere Umfrage vorgenommen, ebenfalls über das Internet. Von den Befragten, die angaben, den Film bekommen zu haben, hatten ihn 86 % auch angesehen. Die Umfrageergebnisse deuteten auf eine maßgebliche Steigerung des Bekanntheitsgrades des NSKR hin. Der Anteil der Fremdenverkehrsbediensteten, die angaben, mit dem Radweg „vertraut“ oder „sehr vertraut“ zu sein, war nun auf 72 % angestiegen.

Fazit

Diese Fallstudie demonstriert die Bedeutung, die dem Marketing für touristische Langstreckenradwege durch die Verwaltungsgesellschaften, zukommt. Die Studie unterstreicht insbesondere die Notwendigkeit, beim Marketing während des gesamten Entwicklungsprozesses die Kommunikation mit Fremdenverkehrsämtern und Informationsanbietern aufrechtzuerhalten. Sie zeigt auch, dass visuelle Medien – im vorliegenden Falle eine kurze DVD – Kommunikationsmittel sind, mit denen sich die Zielgruppe gerne befasst und die deshalb auch sehr wirkungsvoll sind, wenn es darum geht, den Bekanntheitsgrad des Produkt innerhalb dieser Gruppe zu steigern.

4.3.4 Entlang des Grünen Bandes in Europa – Forum Anders Reisen

Einleitung

Diese Fallstudie soll die Bedeutung herausstellen, die dem privaten Sektor bei der Entwicklung neuer Fahrradwege zukommt. Sie führt auch den großen Stellenwert der Natur und Kultur als Hauptanziehungspunkte thematischer Radstrecken vor Augen.

Entwicklung der Strecke „Grünes Band“

Vor 20 Jahren fiel die Mauer in Berlin, und der Eiserne Vorhang öffnete sich. Das ehemalige Grenzgebiet wird heute oft das „Grüne Band Europas“ (European Green Belt) bezeichnet, weil die frühere politische Situation der Natur hier freien Lauf ließ. Die jährlich internationale Messe für anderes Reisen, der „Reisepavillon“, hat sich das „Grüne Band“ als Motto für ihre 2009 in München stattfindende Veranstaltung ausgesucht. Das Forum Anders Reisen e. V. (FAR), der deutsche Verband für kleine und mittlere Anbieter nachhaltiger Reisen, beschloss eine 109-tägige Radreise entlang des Grünen Bandes in Europa zu organisieren. Die Reise ist in eine Süd- und eine Nordroute eingeteilt. Beide Teile starteten am 17. Juni 2009 und werden sich ungefähr drei Monate später im Nationalpark Harz treffen (siehe Karte). Von dort aus werden beide Touren miteinander Richtung Berlin radeln, wo die Reise am 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Einheit, zu Ende geht. Die Tour führt durch insgesamt 19 Länder, ausschließlich mit nachhaltigen Transportmitteln und hauptsächlich mit dem Fahrrad. Beide Routen kosten ungefähr 11 000 EUR pro Person.

Beide Touren sind in sieben Teilstrecken unterteilt. Sie werden organisiert und geführt von Veranstaltern, die Mitglieder des FAR und Spezialisten im jeweiligen Reisegebiet sind. Reisende können sowohl die ganze Reise als auch Teilstrecken der Tour buchen. Bezüglich des Streckenverlaufs hat das FAR einige Kriterien festgelegt. Hauptkriterium ist, dass die Tour ständig in einem Abstand von maximal 100 km vom ehemaligen Eisernen Vorhang verlaufen soll. Zur Förderung des kulturübergreifenden Aspekts wird auch zur Reise durch mehrere Länder ermuntert. Die neun Veranstalter haben die Ausarbeitung der Strecken mit dem FAR abgestimmt. Der Name „Grünes Band“ wurde wegen seiner Anziehungskraft im deutschsprachigen Raum gewählt (der Hauptzielgruppe), aber auch wegen der positiven Ausstrahlung, die er vermittelt.

Die Vermarktung der Radreise entlang des Grünen Bandes begann im Herbst 2008 mit einer vierseitigen Beschreibung der Tour im FAR-Katalog für 2009. Über 10 000 Informationsblätter wurden versandt. Die Tour wurde auch im Magazin der Deutschen Bahn (DB Mobil) annonciert. Für die Tour wurde eine eigene Website erstellt www.radreise-gruenesband.de (nur in Deutsch). Sie wird unterstützt von Koga-Miyata, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Europäischen Stiftung für das Naturerbe (EuroNatur). Letztere zwei Naturschutzorganisationen sind auch aktiv entlang des Grünen Bandes tätig.

Nachhaltiger Tourismus

Mit dem Besuchen historischer Stätten und dem Erleben von Naturparks und Naturschutzgebieten entlang des Grünen Bandes steht das Erinnern an die ehemalige Teilung Europas im Vordergrund der Reise. Neben der Wahl des Fahrrads als nachhaltige Form des Reisens hat das FAR eine Reihe von Zielen festgelegt, mit denen die Reise klar als nachhaltiges Tourismusprodukt positioniert wird:

- Übernachtung in Herbergsbetrieben, die nachhaltigen Kriterien entsprechen;
- Empfehlung, die Anreise zu den Startorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorzunehmen;
- Einsatz für den Natur- und Umweltschutz durch den Besuch von Naturschutzgebieten;
- Förderung des Interesses an Natur und Kultur;
- Schärfung des Umweltbewusstseins;
- Förderung des öffentlichen Interesses am nachhaltigen Tourismus.

Fazit

Die Entscheidung des Europäischen Parlaments (2005), das Grüne Band Europas in ein Biotop umzuwandeln, wurde auch durch das FAR weitläufig bekannt gemacht. Die Reise mag im Moment weniger ein gängiges Reiseangebot als vielmehr eine PR-Aktion sein. Sie demonstriert jedoch die Möglichkeiten, die Reiseveranstalter haben, um eine neue Idee zu unterstützen und den nachhaltigen Radtourismus zu fördern. Eine Langstreckenradreise durch mehrere Kulturkreise entspricht genau der Philosophie des nachhaltigen Radtourismus, die durch das FAR vertreten wird. Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten wird sich die Tour für die jeweiligen Veranstalter wohl als nicht sehr profitabel erweisen. Das FAR organisierte 2008 eine ähnliche Veranstaltung: die Athen-Peking-Radreise („In 175 Tagen um die halbe Welt“). Sie verband die Ausrichterstätte der Olympischen Spiele 2004 und 2008 und wurde auf dieselbe Weise mit spezialisierten Veranstaltern für die jeweiligen Etappen organisiert. Die Reise war sehr öffentlichkeitswirksam und gewann einen der renommiertesten deutschen Tourismuspreise (die Goldene Palme von GEO-Saison). Sechzehn der Radfahrer waren vom Start bis zum Ende der Tour dabei. Einige kehrten mit der Transsibirischen Eisenbahn zurück, um zu zeigen, dass Langstreckenreisen nicht unbedingt auf den Flugverkehr angewiesen sein müssen.

Abbildung 20: Die Fahrradreise am „Grünen Band Europa“



Quellen: <http://www.radreise-gruenesband.de>, R. Polenz (FAR) 15-1-2009

4.4 Unterstützende Einrichtungen

4.4.1 Der holländische „Treinreiswinkel“ (Zugreisebüro)

Treinreiswinkel ist ein niederländisches Reisebüro, das sich auf Zugreisen, Rundreisen mit dem Zug, Autozugfahrkarten und andere Zugreiseangebote spezialisiert hat. Fahrkarten für Reisebusse, Fähren und andere öffentliche Verkehrsmittel, Mietautos, Hotels und Ferienhäuser sind ebenfalls bei ihm erhältlich. TRW wurde von sechs Jahren gegründet und hat mittlerweile 35 Angestellte. Der jährliche Umsatz des Unternehmens beläuft sich auf mehr als 15 000 000 EUR. Buchungen können in den Reisebüros in Leiden und Amsterdam, aber auch im Internet vorgenommen werden.

Ungefähr 2 % aller Zugtickets, die von Treinreiswinkel verkauft werden, sind für Zug und Fahrrad. Treinreiswinkel bietet Rad-Zug-Varianten an, die mit Langstreckenradreisen mit leichtem Gepäck kombiniert werden können. So hat das Büro zum Beispiel den Donauradweg im Angebot. Andere Strecken werden über spezialisierte Radreiseanbieter angeboten. Diese Anbieter buchen ihre Rad-Zug-Tickets bei Treinreiswinkel. Die Errichtung und Erweiterung des niederländischen Nachtzugnetzes City Nightline führte 2007 und 2008 zu einem beachtlichen Wachstum.

Jeweils 2,8 Personen buchen im Schnitt gemeinsam eine bestimmte Reise. Durchschnittlich werden 450 EUR pro Buchung für eine Radreise ausgegeben. Dementsprechend konnte Treinreiswinkel in den letzten Jahren ein Umsatzwachstum bei den Zug- und Fahrradtickets verzeichnen:

- 2006: 114 281 EUR
- 2007: 190 867 EUR
- 2008: 329 000 EUR

Diese Umsatzzahlen sind eher vorsichtig kalkuliert, und man kann davon ausgehen, dass der tatsächliche Umsatz 30 – 50 % höher liegt, da nicht alle Radreisebestandteile verzeichnet sind (siehe Tabelle 15). Das Unternehmen macht zwei Vorschläge, wie die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Zügen verbessert werden können:

- mehr unmittelbare Fahrradtransporteinrichtungen im Eisenbahnnetz;
- Vereinfachung des Fahrradtransports auf allen Thalys- und ICE-Hochgeschwindigkeits- und Langstreckenzügen.

Tabelle 15: Umsatz 2008 in EUR mit Zug- und Fahrradtickets für das jeweilige Reiseland, Treinreiswinkel, Niederlande

Reiseziel	erfasst	30 % höher	50 % höher
NL*	50397	65516	75596
IT	49092	63820	73638
FR	47332	61532	70998
DE	42000	54600	63000
CH	36273	47155	54410
AT	30332	39432	45498
CS	21645	28139	32468
DK	21163	27512	31745
NO	6655	8652	9983
HU	3690	4797	5535
PL	3600	4680	5400
ES	3300	4290	4950
GB	2517	3272	3776
BE	1351	1756	2027
SE	1018	1323	1527
andere	8635	11226	12953
insgesamt	329000	427700	493500

Anm.: Es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Zahlen 30 – 50 % höher liegen (siehe mittlere und rechte Spalten).

4.4.2 Ein Reiseveranstalter: Fietsvakantiewinkel (Radreisebüro)

Der Reiseveranstalter spielt auf dem Pauschalreisenmarkt eine wichtige Rolle. Einige Marktsegmente ziehen es immer noch vor, sich Reise, Unterkunft und Vorkehrungen für das Fahrrad von einem Spezialisten zusammenstellen zu lassen. Fietsvakantiewinkel (Fvw) ist ein spezialisierter Reiseanbieter aus Nijmegen in den Niederlanden, der Radurlaube entwickelt und verkauft. Der Radtourismus ist sein einziger Unternehmensgegenstand (Houtstra 2009). Fvw existiert seit 30 Jahren und hat sechs Mitarbeiter. Er begann als Fachgeschäft für Reisezubehör, Landkarten, Reiseführer und anderes Zubehör für den Radurlaub. Vor ein paar Jahren jedoch wurde das Geschäft geschlossen und in ein „e-Unternehmen“ umgewandelt. Für den Verkauf der Produkte werden Website (www.fietsvakantiewinkel.nl), E-Mail, Telefon and Telefax genutzt. Fvw ist der größte niederländische Spezialist für den Radtourismus. Er bietet Reisen in den Niederlanden sowie innerhalb und außerhalb Europas an.

Fvw arbeitet mit Busfirmen wie z. B. Cycletours, Fital, Fietsrelax (Niederlande) und Sausewind (Deutschland) zusammen, die die Fahrräder mit Reisebus und Anhänger befördern. Für Zugreisen besteht ebenfalls eine Kooperation mit Euroexpress und Treinreiswinkel. Und schließlich arbeitet man auch mit Fluggesellschaften zusammen, die akzeptable Bedingungen für die Fahrradmitnahme anbieten.

Der niederländische Radreisemarkt verzeichnet eine stabile Entwicklung, obwohl sich der Markt in den letzten Jahren verändert hat. Wachstumssegmente sind Senioren (60 plus) und Eltern mit Kindern. Im Segment der jüngeren Personen gibt es für diese Art des Urlaubs sehr wenig selbstständiges Wachstum. In seiner Gesamtheit wächst der Markt, das genaue Ausmaß des Wachstums ist jedoch nicht bekannt.

Bei allen von diesem Unternehmen verkauften Urlaubsreisen belegt das Auto mit 50 % den größten Anteil aller Transportmittel. Hierauf folgt der Reisebus mit 20 % und der Zug mit 15 %. Der Flugverkehr kommt auf einen Anteil von 8 %, obwohl Fvw im speziellen „Flug&Rad-Markt“ nicht vertreten ist. Billigfluglinien sind einer der Gründe für das starke Wachstum. Die billigen Flugpreise stehen in starkem Gegensatz zu den steigenden Kosten für den Bustransport. Der Bustransport ist in den vergangenen zehn Jahren stark zurückgegangen. Immer häufiger werden spezielle Fahrradbusse ausschließlich in der Hochsaison im Juli und August eingesetzt. Hauptgründe hierfür sind die gestiegenen Kosten (Kraftstoff und Fahrzeitbeschränkungen), Komfortgründe, ein größerer Wettbewerb durch Billigfluglinien und die sinkende Zahl von Radfahrern, die sich für einen Urlaub mit Zelt und Tourenrad entscheiden.

Der Anteil des Zuges hat im letzten Jahr stark zugenommen. Dies ist auf die Einführung neuer Reiseziele nach Prag, Dresden/Berlin (Elbradweg), Passau und Wien (Donauradweg) durch die CityNightLine (CNL) zurückzuführen. Auf all diesen Linien ist der Fahrradtransport erlaubt. Der Zugang in Europas beliebtesten Radurlaubsziel, Frankreich, stellt sich jedoch immer noch schwierig dar. Lediglich der Euroexpress nach Avignon erlaubt aufgrund des direkten Anschlusses an diverse Radreiseziele die Mitnahme von Fahrrädern.

Eine Untersuchung der Preise pro vorgenommene Reise demonstriert das Missverhältnis zwischen den verschiedenen Reiseangeboten. Die Busfahrkarte liegt im Schnitt bei 200 EUR pro Person plus Fahrrad. Beim Zug gibt es diesbezüglich eine wesentlich größere Bandbreite. Für eine Fahrkarte für den EuroExpress müssen im Schnitt 300 EUR bezahlt werden. Auch im Flugverkehr gibt es große Unterschiede. Innerhalb Europas bewegen sie sich zwischen 50 und 400 EUR für Hin- und Rückfahrt einschließlich Fahrrad. Das untere Ende der Preisspanne ist im Vergleich zu anderen Transportarten von einem sehr harten Wettbewerb geprägt.

Der e-Shop verkauft alle EuroVelo-Karten und -reiseführer, doch ist die Nachfrage gering. Anzumerken ist jedoch, dass viele der etablierten Strecken, die zufällig auch Teil des entstehenden EuroVelo-Netzes sind, von jeher einen sehr guten Ruf haben. Der Donauradweg ist den Kunden seit geraumer Zeit als „Donau“ und nicht als EuroVelo geläufig. Die Benutzung des Begriffs EuroVelo 6 in Marketingaktionen und in Werbematerialien hat in Bezug auf die Wahrnehmung durch die Kunden bisher noch keine große Wirkung gezeigt. Derzeit gibt es keine Anhaltspunkte, dass die Langstreckenrouten des EuroVelo-Netzes zu einer steigenden Urlaubsqualität beitragen. Im Moment besteht der Anreiz für den Radfahrer darin zu wissen, dass man sich auf einer Strecke befindet, die vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer verläuft. Mit dem Iron Curtain Trail ist der Veranstalter nur wenig vertraut. Das Personal hat davon gehört, konnte ihn auf der Landkarte jedoch nicht genau beschreiben.

Fazit

Fvw ist einer der wichtigen Veranstalter auf dem niederländischen Markt für organisierten Radurlaub. Auf diesem Markt, so scheint es, ist der umweltfreundliche Bustransport im Niedergang begriffen, während der Zug im Kommen ist. In der Folge der Bereitstellung besserer Radtransportmöglichkeiten in den CNL wächst letzterer Markt sehr schnell. Die Geschwindigkeit, mit der die Nachfrage dem Angebot folgt, lässt auf ein schlummerndes Marktpotential für den Radtransport im Zug schließen. Eisenbahngesellschaften sollten erkennen, dass dies ein Indikator für das Wachstumspotential des Marktes ist.

Hinter die Nachhaltigkeit des Radtourismus muss ein Fragezeichen gesetzt werden, da der Anteil des Flugverkehrs (zusammen mit dem Zugverkehr) steigt und den Busverkehr verdrängt. Jedes Prozent des Gesamtreiseaufkommens, das sich bei gleichem Reiseziel vom

Bus hin zum Flugzeug verschiebt, bedeutet einen Anstieg an Treibhausgasen von mindestens 4-5 %. Da der Flugverkehr eine viel größere Auswahl an Tagesreisezielen bietet, ist davon auszugehen, dass sich mit dieser Verschiebung des Transportmixes auch die Entfernungen zu den Reisezielen vergrößern.

Schließlich wird in der Fallstudie noch hervorgehoben, dass Reiseveranstalter eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des nachhaltigen Radtourismus spielen können, dass hierfür aber auch realistische Alternativen zum Flugverkehr angeboten werden müssen.

4.4.3 Fallstudie Bett&Bike: Radfahrerfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten

Einleitung

Radurlauber haben bezüglich ihrer Übernachtungsbedürfnisse einige spezielle Anforderungen. In der Donaustudie des ETI (2007) wurden die folgenden fünf Punkte als wichtigste Kriterien für Unterkünfte für Radfahrer genannt:

- Abstellmöglichkeiten für die Räder;
- Trockenräume;
- Räumlichkeiten für Reparaturen;
- Radlerfrühstück und
- spezielle Informationen für Radfahrer über Routen und Einrichtungen in der Gegend.

Radfahrerfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten wurden in deutschen Radtourismusstudien (ETI 2007, Trendscape 2008a) als „wichtig“ bewertet. Auf die Frage nach Verbesserungen und zusätzlichen Produkten antworteten 73 % der Befragten in einer niederösterreichischen Studie, dass sie an radfahrerfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten sehr interessiert seien (MANOVA 2007). Nachdem die Kriterien erfüllt und die Gewerbebetriebe zertifiziert sind, könnte eine sehr viel versprechende Kundengruppe akquiriert werden. Zertifizierte Radfahrerunterkünfte wurden bereits in einigen Ländern, etwa in Frankreich und im Vereinigten Königreich, mit Erfolg eingeführt.

Bett&Bike (Deutschland)

Der deutsche Radfahrerverband (ADFC) startete 1995 als Pilotprojekt die Bett&Bike-Zertifizierung für radfahrerfreundliche Unterkünfte. Die drei Hauptziele des Projekts sind:

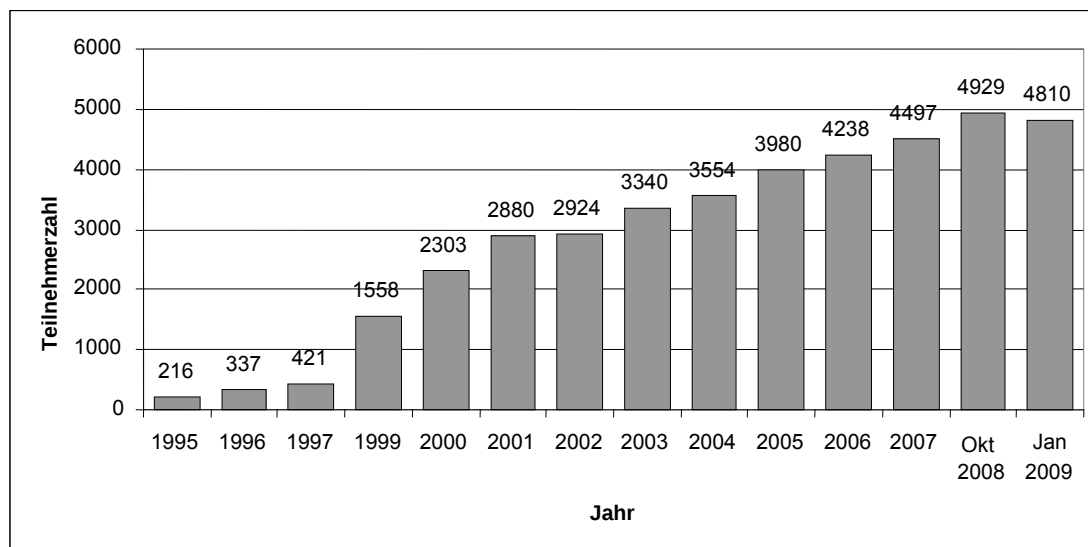
- die Einrichtung eines Netzes von radfahrerfreundlichen Unterkünften, die in ganz Deutschland ein Mindestmaß an Kriterien erfüllen müssen;
- Unterkünfte, die den Anforderungen und Wünschen der Radfahrer entsprechen, und
- die Förderung und Entwicklung des Radtourismus in Deutschland (Reiche 2007).

Seit 1997 wurden einschlägige Unternehmen online und in Druckform aufgelistet. Der große Zuwachs an Mitgliederbeitritten zwischen 1997 und 1999 war hauptsächlich zurückzuführen auf regionale Marketingaktionen des ADFC, in denen den Herbergsverbänden die Vorteile des Projekts erläutert wurden. Diese Aktionen sind, abgesehen von Radtouristen, die den Bett&Bike-Führer benutzen, immer noch ein wichtiges Mittel, mit dem neue Mitglieder gewonnen werden können (W. Reiche (ADFC) 19.1.2009). Die Zahl der teilnehmenden Betriebe (einschließlich Campingplätze) liegt bei fast 5000 und deckt fast 3100 Orte ab (siehe Abbildung)⁸. Der ADFC bezeichnet das Bett&Bike-Projekt als eines der erfolgreichsten Marketingstrategien im Radtourismus (Giebler et al. 2008, Reiche 2007). Bett&Bike-Mitglieder werden in den Bett&Bike-Führer für Deutschland aufgenommen. Er hat eine Auflage von 50 000 Exemplaren. Mitglieder werden zudem in

⁸ Die niedrigere Anzahl im Januar 2009 lässt sich auf Mitgliedschaftskündigungen zum Ende des Jahres zurückführen. Dies ist ein (normaler) jährlich wiederkehrender Vorgang (W. Reiche (ADFC), Bett&Bike, persönliches Gespräch, 19.1.2009).

einem Onlineverzeichnis unter www.bettundbike.de geführt. Sie können die Bett&Bike-Akkreditierung für Werbezwecke nutzen und erscheinen auch auf Fahrradkarten und in Reiseführern.

Abbildung 21: Zertifizierte Bett&Bike-Mitglieder in Deutschland



Quellen: Giebeler et al. 2008, www.bettundbike.de

Die Mindestanforderungen des ADFC an radfahrerfreundliche Unterkünfte sind:

1. Radfahrer können, wenn sie dies wünschen, nur eine Nacht bleiben;
2. Fahrradraum, der über Nacht abschließbar ist (wenn möglich ebenerdig);
3. Trockenräume und -einrichtungen für Bekleidung und Ausrüstung;
4. Radlerfrühstück (Müsli, Obst, Vollkornprodukte);
5. Aushang/Ausgabe regionaler Radtourkarten und Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel;
6. Werkzeugkasten mit den wichtigsten Werkzeugen für die Fahrradreparatur;
7. Adressen, Öffnungszeiten und Telefonnummern der nächsten Fahrradläden.

Weitere Empfehlungen – von denen mindestens zwei erfüllt sein müssen – sind u. a. Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Gäste- und Gepäcktransport, Fahrradverleih, Buchungsmöglichkeit für weitere radfahrerfreundliche Unterkünfte und mehr. Für radfahrerfreundliche Gaststätten und Campingplätze wurden zusätzliche Kriterien festgelegt (siehe www.bettundbike.de/68_1). Zertifizierte Unterkünfte werden von ADFC-Vertretern und Mystery-Shoppern, aber auch von ADFC-Mitgliedern (115 000) und Radtouristen auf ihre Qualität getestet (Reiche 2007).

In Flandern wurde kürzlich eine Liste mit 240 Bett&Bike-Einrichtungen erstellt. Einzelne Mitglieder gibt es auch in anderen europäischen Ländern. Sie orientieren sich am deutschen Radtourismusmarkt. Das Bett&Bike-Modell wurde auch für ähnliche Projekte in Dänemark, der Tschechischen Republik und in der Schweiz genutzt. Das tschechische Siegel Cyklisté vítáni (Willkommen Radfahrer!) hat zurzeit ungefähr 700 zertifizierte Mitglieder (siehe www.cyklistevitani.cz). In der Schweiz, hat das Netzwerk für den Langsamverkehr 1200 Partnern im Hotelgewerbe das SchweizMobil Qualitätssiegel verliehen (Stiftung SchweizMobil 2008b). Die Partner müssen grundlegende, an den Prinzipien des ADFC angelehnte radfahrerfreundliche Standards erfüllen. Die Liste der Mitglieder kann unter www.switzerlandmobility.ch und www.mySwitzerland.com eingesehen werden. Auf der interaktiven Karte des Netzwerks ist auch ihr genauer Standort beschrieben. Sie erscheinen auch im Herbergsführer des SchweizMobil und kommen in den Genuss zusätzlicher Leistungen (Stiftung SchweizMobil 2008a). Auf der Grundlage der von Veloland Schweiz im Jahr 2006 durchgeführten Umfrage unter Herbergsmitgliedern (n=168), haben Radtouristen in zertifizierten Betrieben ungefähr 145 000 Übernachtungen in Anspruch

genommen (841 im Jahr 2006) (Gutbub 2007b). Der durchschnittliche Anteil der Radtouristen am Gesamtübernachtungsaufkommen betrug 19 %. Große Unterschiede sind zu verzeichnen zwischen Hotels, Jugendherbergen, Campingplätzen (11-13 %), B&B/Ferienhäusern (28 %) und Urlauben auf dem Bauernhof (48 %). Geschätzte 83 % der Radtouristen nahmen in der jeweiligen Unterkunft nur eine Übernachtung in Anspruch, was die Bedeutung dieses Kriteriums veranschaulicht und für seine Beibehaltung auch in der Hochsaison spricht. Im Vereinigten Königreich wurde eine ähnliche Aktion mit dem Namen Cyclists Welcome ins Leben gerufen. Sie beinhaltet auch Weiterbildungsmaßnahmen für Herbergsbetreiber im Vorfeld der Akkreditierung.

Fazit

Die Fallstudie zeigt, wie sich ein erprobter Ansatz für die Festlegung von Qualitätsstandards für Radtouristen so großer Beliebtheit erfreuen kann, dass er in andere Länder exportiert wird. In Bezug auf den internationalen grenzüberschreitenden Radtourismus und Initiativen wie EuroVelo schlägt der ADFC ein europaweites Siegel für zertifizierte radfahrerfreundliche Herbergsbetriebe vor. Das Siegel sollte auf der Grundlage eines einheitlichen Erscheinungsbildes einschließlich einheitlicher Kriterien, Namen, Logos, Dienstleistungen, Preisstrukturen, Verzeichnisse und Qualitätsprüfungen erteilt werden (Reiche 2007, W. Reiche (ADFC) 19-1-2009).

Abbildung 22: Logos von Radfahrer-Herbergen



Quellen: www.bettundbike.de, www.schweizmobil.org, www.cyklistevitani.cz

4.4.4 Volle Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz

Einleitung

Neun nationale Radwege wurden 1998 in der Schweiz unter dem Markennamen Veloland Schweiz eröffnet. Weite Strecken für den Langsamverkehr folgten. In ihrer Gesamtheit bilden sie das Netzwerk SchweizMobil. Wirkungsvolle Kooperationen mit der Bahn und anderen Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel machten den Erfolg des Netzwerk möglich und begründeten seinen guten Ruf als nachhaltiges Tourismusprodukt.

Verteilung des Transportaufkommens und Fahrradtransport

Die Start/Ziel-(S/Z)-Art des Verkehrsmittels demonstriert die Wirkung einer funktionierenden Partnerschaft mit Bahngesellschaften, die Angebote und Einrichtungen für Radfahrer bereithalten und hierfür auch gut ausgerüstet sind. 2004 benutzten 41 % der Radfahrer, die auch übernachteten (>2 Nächte), den Zug, um ihre Radstrecke zu erreichen. 52 % wiederum benutzten den Zug, um wieder nach Hause zurückzukehren (26 % während ihrer Fahrradreise, 39 % insgesamt). Das Auto wurde nur von 20 % für die S/Z-Reise benutzt.

Radkurzurlauber mit Übernachtung nutzten den Zug in geringerem Ausmaß (durchschnittlich 33 %), was jedoch, verglichen mit dem Anteil des Autos (durchschnittlich

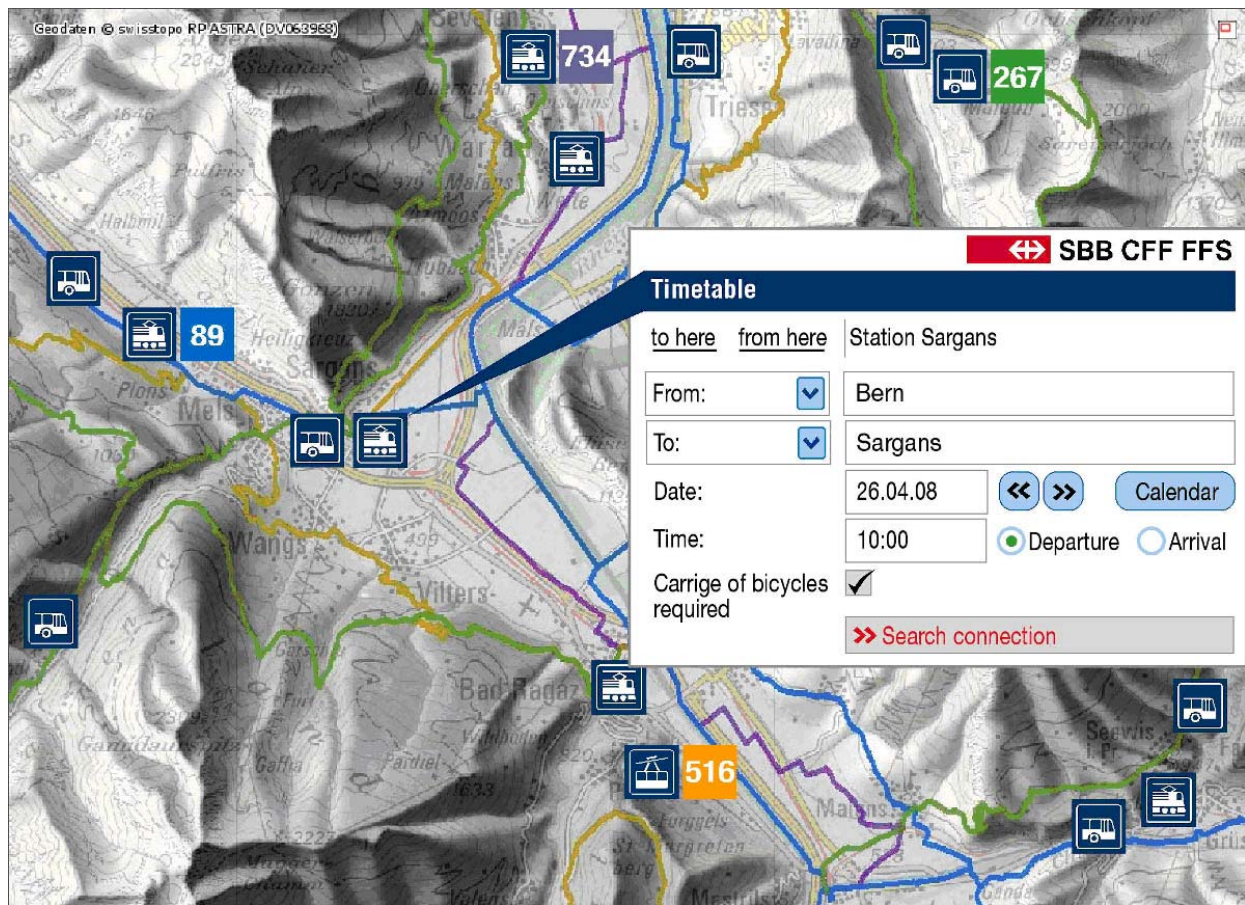
19 %), immer noch einem hohen Benutzungsanteil entspricht. Tagesurlauber nutzen das Auto in stärkerem Maße als den Zug (durchschnittlich 11 % gegenüber 6 %). Dies sollte jedoch im Verhältnis zu den 59 % gesehen werden, die als Transportmittel ausschließlich ihr Fahrrad benutzen (Ickert et al. 2005)⁹. Die Zahlen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bezüglich des Fahrradtransportes lassen auf ein stetiges Wachstum schließen. Sie stiegen von 363 000 transportierten Fahrrädern im Jahr 2000 auf 589 000 im Jahr 2007 (R. Marti (SBB) 9.1.2009). Veloland-Radfahrer können eine kostenlose Fahrplanauskunft nutzen, die speziell für SchweizMobil entwickelt wurde. Sie gibt schnell und umfassend Auskunft über viele Zug-, Bus- und Schiffsverbindungen (einschließlich Abfahrtszeiten, Transportkapazitäten und Preise). Rückmeldungen der Kunden bezüglich des Fahrradtransportes sind, von einigen kritischen Äußerungen wegen der hohen Preise abgesehen, überwiegend positiver Natur (Gutbub 2007a). Die Konsumausgaben der Gäste während der Beförderung machten 2007 einen bedeutenden Anteil (18 %) des Gesamtumsatzes des Netzwerks Veloland aus. Sie belaufen sich auf ungefähr 16 Mio. EUR pro Jahr (Ickert et al. 2008).

Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel

SchweizMobil "vernetzt den Langsamverkehr infrastrukturell und kommunikativ optimal mit dem öffentlichen Verkehr und fördert damit die Kombinierte Mobilität" (Stiftung SchweizMobil 2008c: 9). Dies wird durch die Aufteilung des Gesamtstreckennetzes in einzelne Tagesetappen erreicht. Um Tagesausflüge zu ermöglichen, werden Etappenziele festgelegt, die am besten mit einem jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden können. 18 000 Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sind auf den Fahrradstrecken auf der interaktiven Internetkarte des SchweizMobil, die auch mit Online-Fahrplänen verlinkt sind, eingezeichnet (siehe Abbildung). Website, Reiseführer und Landkarten enthalten auch spezielle Empfehlungen (ca. 350), wie z. B. die Benutzung von Schiff oder Bus für bestimmte Streckenabschnitte.

⁹ Die in der Umfrage gestellte Frage lautete: „Haben Sie irgendwelche anderen Transportmittel auf Ihrer Reise benutzt?“. Es konnte auch die Option „keine“ (d. h. nur Fahrrad) ausgewählt werden. Deshalb ändert sich der Transportmix, wenn das Fahrrad nicht eingerechnet wird. Ohne das Fahrrad als Transportmittel steigt z. B. die Zugnutzung von 7 % auf 33 % für alle Radfahrer und von 39 % auf 53 % für Radurlauber.

Abbildung 23: Beispiel für die internetbasierte Vernetzung von Langsamverkehr und Informationen über öffentliche Verkehrsmittel



Quelle: SwitzerlandMobility Foundation 2008a

Ein grundlegender Bestandteil des Erfolgs war die rechtzeitige Einbindung der öffentlichen Transportunternehmen in das Projekt Veloland. Die SBB ist eines der Gründungsmitglieder der früheren Stiftung Veloland Schweiz. Für die Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Verkehrssektor wurde ein spezielles Modell entwickelt. Alle oben stehenden Informationen werden der Öffentlichkeit von SchweizMobil zugänglich gemacht. Im Gegenzug stellen die Schweizerischen Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel SchweizMobil die nötigen Daten und Transportkapazitäten zur Verfügung und unterstützen die Stiftung SchweizMobil auch finanziell (Utiger 2008).

Fahrradtransport

In der Schweiz legt die Regierung für die Betreiber die Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr fest. Der Fahrradtransport war hier jedoch bisher nicht inbegriffen, und die Vorschriften auf diesem Gebiet müssen noch genau festgelegt werden. Dementsprechend wird der Fahrradtransport auf freiwilliger Basis angeboten. Aufgrund der steigenden Nachfrage wäre ein Verbot von Fahrrädern in schweizerischen Zügen ohne Inkaufnahme größerer Störungen des Marktes nicht durchführbar (Utiger 2008). Ein neues Gesetz legt nun jedoch fest, dass die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel für behindertengerechten Platz und Zugang sorgen müssen. Viele Mehrzweckwagons wurden an die Züge angefügt und werden nun auch von Radfahrern benutzt. In Gebirgsregionen haben die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel auf die steigende Beliebtheit des Mountainbikes reagiert und bieten mittlerweile spezielle Transportmöglichkeiten für diese Zielgruppe an. In einigen Kantonen, etwa in Graubünden, versucht *Postauto* die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen. Die SBB verfolgt auf all ihren Zügen das gleiche Ziel. Einige andere Trends mögen dieser Entwicklung entgegenlaufen. Besonders hervorzuheben sind hier einige internationale Züge (Cisalpino, ICE), die keine Fahrräder transportieren, aber Teil des normalen schweizerischen Fahrplans sind. Auch die Post wird mittlerweile nicht mehr in

Postwagons transportiert. Postwagons wurden früher aber auch für die Beförderung von Radfahrergruppen genutzt (Utiger 2008).

Fazit

Die Fallstudie beweist, dass ein gut funktionierendes Bike&Rail-Netz den Betreibern der Verkehrsmittel beachtliche materielle Vorteile einbringen kann. Sie verdeutlicht auch den Wunsch vieler Radurlauber, Bahn (und Bus) zu nutzen, macht aber deutlich, dass Bereitstellung und Kommunikation transparenter gestaltet werden müssen, um den Anforderungen der Radfahrer zu entsprechen.

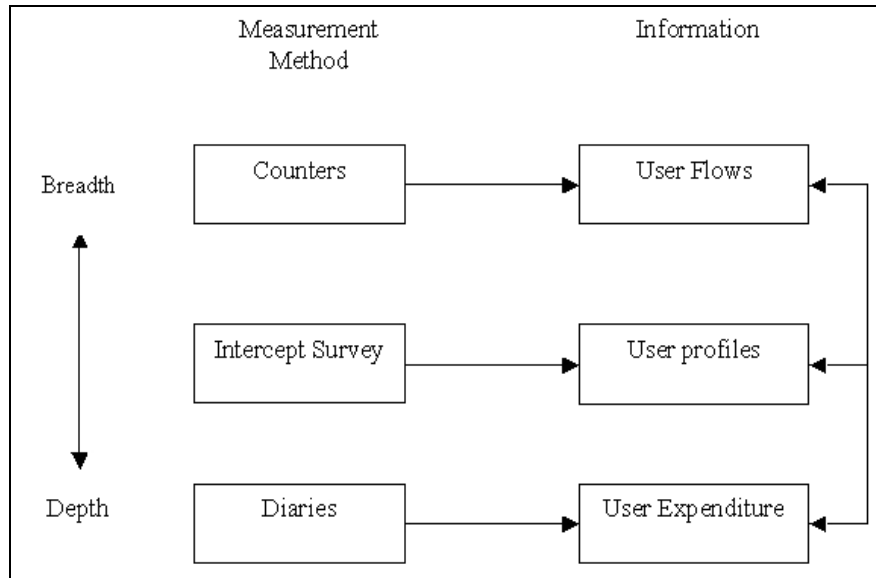
4.5 Erfassung von Nutzerdaten

4.5.1 Durchgehende Erfassung der Streckennutzungsdaten – der Nordosten Englands

Diese Fallstudie gibt einen Überblick über die verschiedenen Ansätze, die von Sustrans im Bereich Beobachtung und Auswertung von Strecken angewendet wurden. Die Maßnahmen sollen die wirtschaftlichen Auswirkungen des Radtourismus auf vier nationalen englischen Radwegnetzen im Norden Englands erfassen:

- Küsten- und Schlösser-Radweg (Nordseeküsten-Radweg)
- C2C (Sea to Sea) – Radweg von Küste zu Küste
- Hadrianswall-Radweg
- Pennine- Radweg

Drei Untersuchungsmechanismen kamen zur Anwendung. Um grundlegende Daten zur Radwegnutzung zu erfassen und eine Grundlage für die Verdichtung der Daten zu schaffen, wurden Radzähler für die Erfassung des Radlerstroms eingesetzt, ergänzt durch manuelle Zählungen. Diese dienten auch der Verifizierung der Stände der automatischen Zählanlagen. Über persönliche Umfragen vor Ort wurden Informationen über Anzahl der Gruppenmitglieder, Alter, Geschlecht usw. erfasst, aber auch Informationen zum Radfahrerlebnis, zum Zweck der Reise und zum Herkunftsort erhoben. Die Umfrage enthielt nur geschlossene Fragen. Für die Erfassung vertraulicher Informationen, etwa zu Einkommen und Ausgaben, wurde den Befragten ein Reisetagebuch angeboten, in dem sie ihre Ausflüge und die jeweiligen zusätzlichen Angaben in einer teilstandardisierten Weise festhalten konnten. Wichtig ist zu erwähnen, dass im Reisetagebuch die tatsächlichen Beträge anstelle von bloßen Schätzungen festgehalten werden können. In Abbildung 24 wird der Aufbau der Untersuchung erklärt.

Abbildung 24: Aufbau der Untersuchung

Auf der Grundlage des „Gravitätsmodells“, bei dem das Reiseaufkommen Hinweise auf die Bevölkerungsdichte an Herkunfts- und Zielorten liefert, wurde beschlossen, Daten an jeder Strecke des Netzwerks zu erheben, um so eine typische Kette unterschiedlicher Schwerpunktzentren zu gewinnen. Abb. 25 macht den Ansatz dieses Konzeptes deutlich. Die Größe der Ellipsen bezieht sich auf unterschiedlich große Bevölkerungsdichten.

Legende:

Measurement Method

Information

Breadth

Depth

Counters

Intercept Survey

Diaries

User Flows

User Profiles

User Expenditure

Messmethode

Information

Breite

Tiefe

Schalter

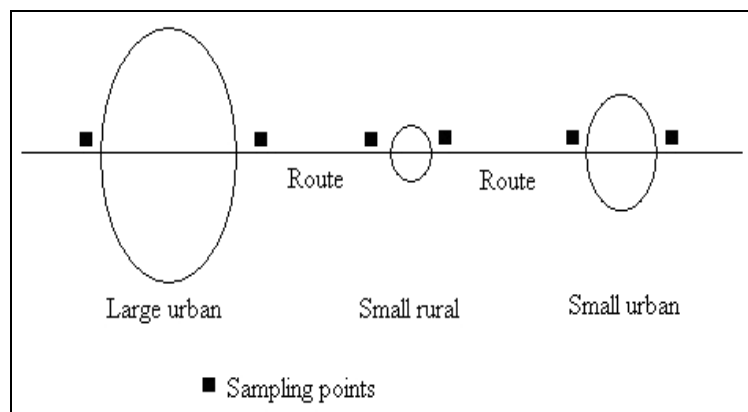
Erhebung durch Anhörung

Tagebücher

Nutzerströme

Nutzerprofile

Nutzerausgaben

Abbildung 25: Auswahlseinheiten**Legende:**

Route

Large urban

Small rural

Sampling points

Route

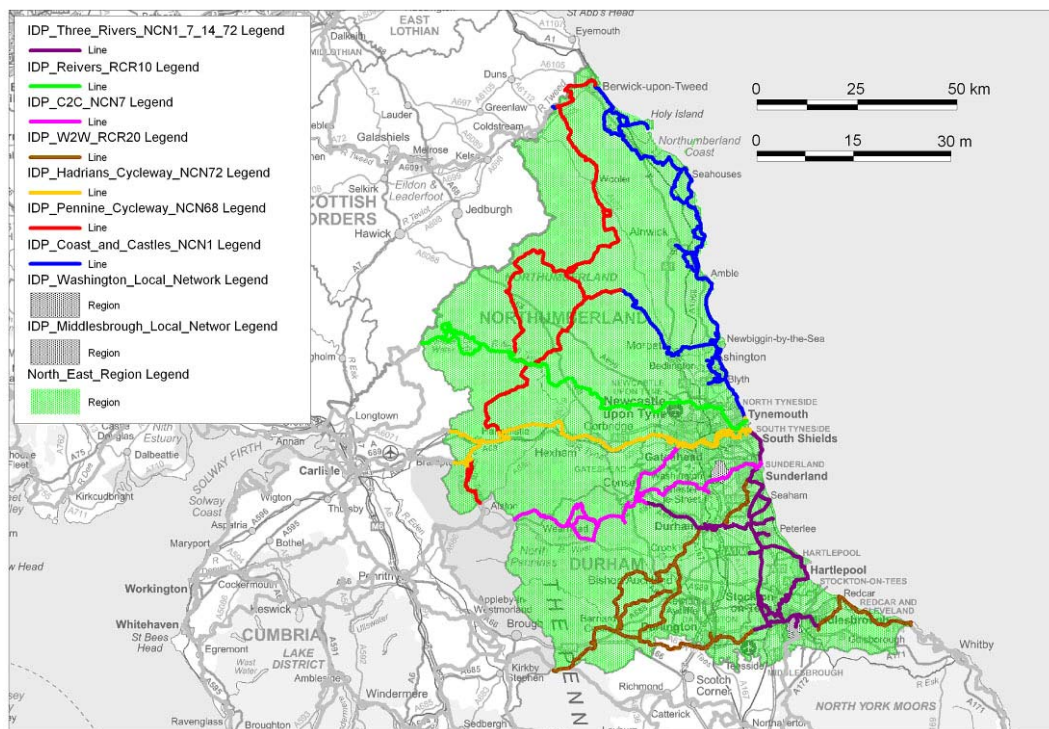
groß, städtisch

klein, ländlich

Entnahmestellen

Es wurden also automatische Zählleinrichtungen aufgestellt. Sie erfassten die Daten an den Zugangs- und Abzweigungspunkten einer jeden Strecke, die nach Möglichkeit dem jeweiligen Typ von Bevölkerungszentrum entsprachen (die Datenerfassung wurde von 2001 bis 2006 durchgeführt).

Abbildung 26: Karte des Erfassungsgebietes



Quelle: Sustrans

Mit der automatisierten Zählung wurde ein jährlicher Durchschnittswert des täglichen Gesamtaufkommens für jede Zählereinheit errechnet, d. h. das Mittel der täglich erfassten Anzahl der Radfahrer, die diese Zählereinheit passierten, umgelegt auf den Zeitraum eines Kalenderjahres. Die manuell erfassten Radfahrerzahlen werden für den Zeitraum der vor Ort durchgeführten persönlichen Umfragen gespeichert.

Die Umfragen erfolgten nach Möglichkeit an denselben Orten, an denen auch die automatischen Zählereinrichtungen installiert waren. Deren Ergebnisse wurden für die Erstellung von Kriterien für die Streckensegmentierung und -kategorisierung benutzt. Insbesondere die Auswertung der Daten der automatischen Zählereinrichtungen ergab einen erheblichen Unterschied zwischen dem Fahrradnutzungsgrad von verkehrsberuhigten Strecken und normalen Verkehrsstrecken sowie zwischen städtischen und ländlichen Routen.

Punktzählungen und Umfragen an den jeweiligen Erfassungsorten wurden als repräsentativ für einen bestimmten Streckenabschnitt innerhalb der jeweiligen Kategorie angesehen. Diese „typischen“ Streckenabschnitte wurden dann zur Errechnung der jährlichen Nutzungsdaten mit der Länge der Gesamtstrecke multipliziert.

Fazit

Um die Auswirkungen von Nachfrageschwankungen sowie die daraus resultierenden sozialen und ökologischen Auswirkungen und insbesondere die wirtschaftlichen Konsequenzen analysieren zu können, ist es von großer Wichtigkeit, eine durchgängige Erfassungsmethode zu entwickeln. Würde eine dem vorstehend beschriebenen Ansatz vergleichbare Methode durchgängig innerhalb des gesamten EuroVelo-Netzes angewandt, könnten Ressourcen von offizieller Seite her besser eingesetzt und solchen Bereichen zugeteilt werden, die den größten Erfolg versprechen.

5 Iron Curtain Trail

5.1 Allgemeine Beschreibung

Der Eiserne Vorhang teilte im letzten Jahrhundert fast 50 Jahre lang Ost- und Westeuropa. Auf seiner gesamten Länge erinnern Denkmale und lokale Informationsstellen an das Leben entlang des Landstreifens, der einst die Teilung markierte. Michael Cramer, MdEP wollte ein sanftes Mobilitätstourismusangebot unter Einbeziehung des Eisenbahnverkehrs entwickeln und versicherte sich im Jahr 2006 der Unterstützung des Europäischen Parlaments in Form einer Förderung durch die EU.

Abbildung 27: Karte des geplanten Iron Curtain Trail



Quelle: Cramer 2008c

Der Vorschlag sieht das Anlegen eines durchgängigen Radfernwanderweges von der Barentssee bis zum Schwarzen Meer vor, der durch zahlreiche Länder, einschließlich 14 EU-Mitgliedstaaten, verläuft; er ist 6800 Kilometer lang und bietet die Möglichkeit von Urlaubsreisen auf dem Fahrrad zur Erkundung des so genannten „Grünen Bandes“. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen landschaftliche Vielfalt, historische Eindrücke und die Entdeckung von Teilen Europas, die keine gefragten Tourismusdestinationen sind. Die beiden Hauptangebote bestehen in der Geschichte des Eisernen Vorhangs und dem Entstehen eines Grünen Bandes als Folge des über mehrere Jahrzehnte andauernden Entwicklungsrückstands in dem Gebiet.

Das Gebiet, durch das der ICT verläuft, ist vielen, vor allem Naturschützern, als Europäisches Grünes Band bekannt. Die Internationale Union zur Erhaltung der Natur und der natürlichen Hilfsquellen (IUCN) verfolgt die Vision, aus der ehemaligen Grenzregion zwischen Ost und West das Rückgrat eines europäischen Umweltnetzes zu schaffen, das sich von der Barentssee bis zum Schwarzen Meer erstreckt. Es soll das Flaggschiff des europäischen Naturschutzes werden und außerdem die nachhaltige Regionalentwicklung verbessern (Riecken u. a. 2006, siehe auch www.europeangreenbelt.org). Um Letzteres zu erreichen, wird die nachhaltige Entwicklung des Tourismus als mögliche Option betrachtet. Ein Weg zum Erreichen des Ziels ist die Förderung des Langsamreisens in Verbindung mit Fernwanderwegen. Ein Vorschlag sieht vor, dass der Iron Curtain Trail Teil des EuroVelo-Netzes wird; dies wird derzeit von der Leitungsgruppe des Europäischen Radfahrer-Verbands diskutiert.

5.2 Markt- und Mengenprognosen

Schätzungen in Bezug auf die Nachfrage nach dem Iron Curtain Trail und die durch ihn erzielten Einnahmen basieren auf dem Modell, mit dem die Nachfrage nach Urlaubsreisen in Form der Bettenzahl und Tagesausflügen in Form der Nutzeranzahl berechnet werden. Anschließend werden die Einnahmen berechnet und die Ergebnisse als konstante Einnahmen pro Urlaubsreise und pro Tagesausflug ausgedrückt. Die Märkte und Mengen pro Entfernungskategorie, Verkehrsträger, Staatsangehörigkeit, sozioökonomische Besonderheiten, Streckenabschnitt, Reisetyp (Tagesausflug, kurzer, mittellanger, langer Aufenthalt) sind für die Schätzung der Nachfrage dort, wo Daten vorhanden sind, ebenfalls von Bedeutung.

Tabelle 16: Überblick über den Iron Curtain Trail pro Land (mit Ausnahme der russischen Abschnitte)

Land	Entf. Km	Urlaubsreisen		Tagesausflüge		Gesamt	
		Reisen (*1000)	Einnahmen (Mio. EUR)	Ausflüge (*1000)	Einnahmen (Mio. EUR)	Reisetage (*1000)	Einnahmen (Mio. EUR)
Norwegen	125	1	0	1	0	7	0
Finnland	1050	14	5	34	1	125	5
Estland	580	27	10	130	2	311	12
Litauen	453	24	9	276	5	435	13
Lettland	80	5	2	27	0	60	2
Polen	569	192	68	1145	19	2414	87
Deutschland	1098	372	132	944	15	3400	147
Tschechische Republik	506	75	26	161	3	652	29
Slowakei	95	8	3	46	1	101	4
Ungarn	620	68	24	239	4	686	28
Rumänien	423	7	3	120	2	168	5
Bulgarien	993	55	20	223	4	588	23
GESAMT	6592	849	300	3345	55	8948	355

HINWEIS: Die genaue Strecke des ICT steht noch nicht fest. Deshalb mussten wir uns jeweils für eines der beiden entlang der Grenze gelegenen Länder entscheiden. Wir haben diese Wahl unter praktischen Gesichtspunkten getroffen: In Fällen, in denen uns keine Daten der NUTS3-Ebene zur Verfügung standen (wie im Fall von Kroatien, Serbien und Mazedonien) haben wir uns für Ungarn, Rumänien und Bulgarien entschieden; im Fall von Österreich und Slowenien haben wir die ungarische Seite der Grenze gewählt. Auf die Unterschiede bei der Anzahl der Reisen, der Einnahmen und der Gesamtlänge der Strecke hat dies keine signifikanten Auswirkungen, nur die Verteilung auf die Länder ist natürlich betroffen.

Die Gesamtstrecke wurde über alle Regionen der NUTS3-Ebenen verteilt (siehe 0 mit Auflistung), in der Regel wurde eine Seite der Grenze gewählt. Die durch Russland verlaufenden Abschnitte (etwa 500 Kilometer) wurden ausgespart.

Tabelle 16 zeigt die Gesamtergebnisse pro Land. Die Anzahl der Reisen variiert, nicht nur entsprechend der Streckenlänge im Land, sondern auch wegen großer Unterschiede, sowohl in der touristischen Infrastruktur (Bettendichte) als auch in der Bevölkerungsdichte.

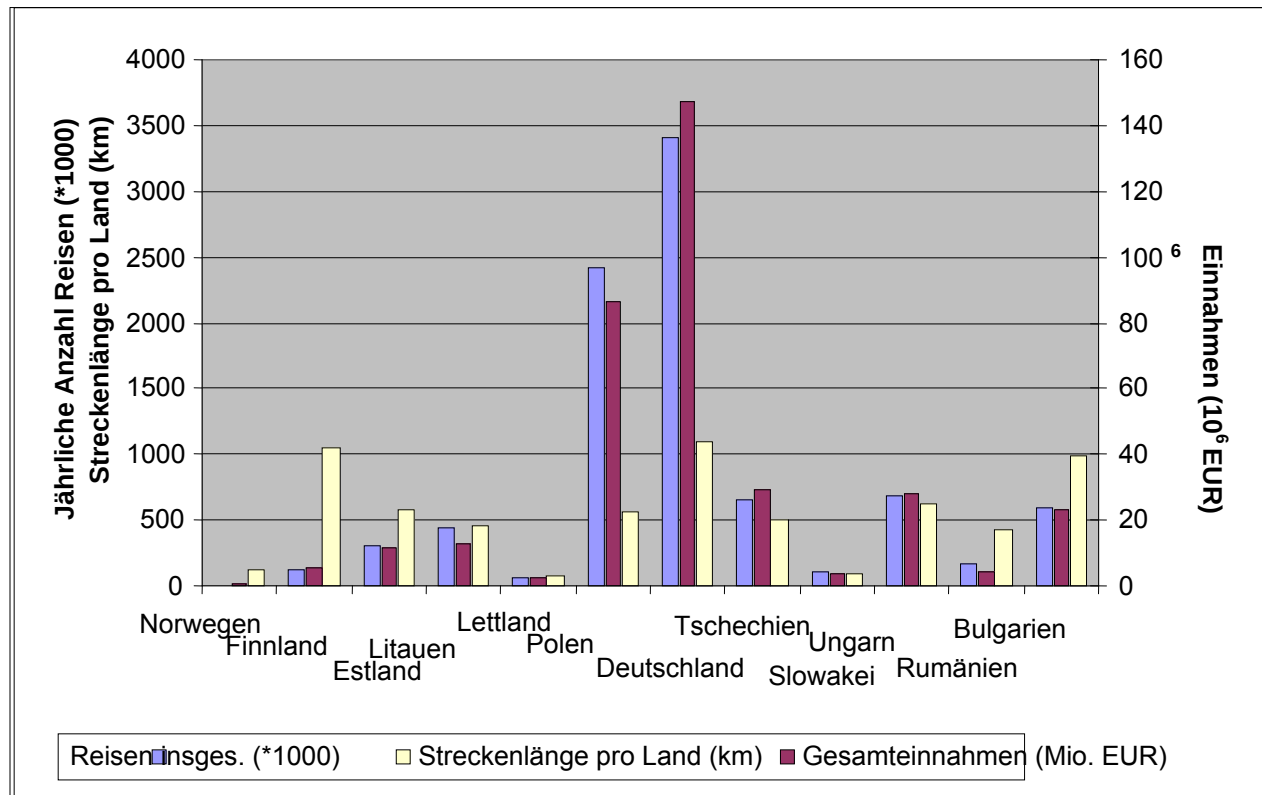
Der Iron Curtain Trail kann pro Jahr mit 849 000 Urlaubsreisen und 3,3 Millionen Tagesausflügen sowie direkten Einnahmen (direkte Ausgaben durch Urlaubsreisende und Tagesausflügler) insgesamt 355 Millionen Euro erwirtschaften. Die Gesamtlänge der Strecke wird auf genau 6592 Kilometer geschätzt (ohne die russischen Abschnitte).

Das Modell zeigt deutlich, dass Länder mit niedriger Bevölkerungsdichte und Länder mit einer eingeschränkten touristischen Infrastruktur (wie Finnland und Bulgarien) nur eine geringe Zahl von Reisen und Einnahmen erzielen, während in Deutschland und Polen das Potenzial der Strecke in dicht besiedelten Ländern deutlich wird.

Abbildung 28 zeigt die ungleiche Verteilung von Einnahmen, Reisen und Strecken in den Ländern, durch die der ICT verläuft. Die Einnahmen und die Zahl der Reisen hängen nicht

nur von der Länge der Strecke ab, sondern auch von der touristischen Infrastruktur und der Bevölkerungsdichte.

Abbildung 28: Streckenlänge, Fahrzeit in Tagen und Einnahmen gemäß den Schätzungen für den Iron Curtain Trail



HINWEIS: Die genaue Strecke des ICT steht noch nicht fest. Deshalb mussten wir uns jeweils für eines der beiden entlang der Grenze gelegenen Länder entscheiden. Wir haben diese Wahl unter praktischen Gesichtspunkten getroffen: In Fällen, in denen uns keine Daten der NUTS3-Ebene zur Verfügung standen (wie im Fall von Kroatien, Serbien und Mazedonien) haben wir uns für Ungarn, Rumänien und Bulgarien entschieden; im Fall von Österreich und Slowenien haben wir die ungarische Seite der Grenze gewählt. Auf die Unterschiede bei der Anzahl der Reisen, der Einnahmen und der Gesamtlänge der Strecke hat dies keine signifikanten Auswirkungen, nur die Verteilung auf die Länder ist natürlich betroffen.

5.3 Integration der öffentlichen Verkehrsmittel

Das zur Erleichterung des Tourismus zur Verfügung stehende Verkehrsnetz entlang des Iron Curtain Trail befindet sich insgesamt in einem guten Zustand. Das Hauptaugenmerk in diesem Abschnitt liegt auf der Strecke von Hamburg bis zum Nordkap. Ein hoher Grad an Integration von Bahn, Bus und Fähre in diesem Teil Europas ermöglicht Touristen den Zugang zum größten Teil des geplanten Radwanderfernweges. Hauptverkehrsknotenpunkte entlang der Strecke wären die folgenden Städte:

- Hamburg
- Gdynia
- Klaipeda
- Riga
- Tallinn
- Helsinki.

Einzige Erschwernis auf dieser Strecke sind die eingeschränkten Beförderungsmöglichkeiten im Norden und Nordosten von Finnland in Richtung Nordkap. Das Potenzial für die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel muss ausgebaut werden. Einschränkungen gibt es auch beim grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Eine aktuelle Übersicht über den nördlichen Streckenabschnitt kann Anhang 8 entnommen werden. Danach sind Fähr- und Busverbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten zwar verfügbar, doch ist es notwendig, auf Radfahrer zugeschnittene Angebotspakete zu schnüren.

5.4 Umweltauswirkungen

Die Integration des Naturschutzes in nicht-konsumtive Raumplanungsaktivitäten, die den örtlichen Gemeinden außerdem sozioökonomischen Nutzen bringen, wird als der am besten geeignete Ansatz betrachtet:

„Die wachsende Nachfrage nach Naturerfahrungen und sportlichen Aktivitäten stellt für die Regionen einen Anreiz dar, spezifische Tourismusangebote in Verbindung mit der Natur und dem ländlichen Raum zu entwickeln.“

(Engels u.a. 2006: 165)

Entlang des Gebiets des Iron Curtain Trail liegen zahlreiche (nationale oder grenzüberschreitende) Naturschutzgebiete mit Potenzial zur Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei ihnen außerdem um wichtige Destinationen der in Punkt 4.3.4. beschriebenen Tour entlang des „Grünen Bandes“ handelt. Die Herausforderung für den ICT liegt darin, die verschiedenen natürlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Bedingungen entlang der Strecke - Faktoren, die eine Entwicklung des Tourismus wegen der ihnen innewohnenden Spannungen zwischen der Erhaltung der Umwelt und der Steigerung der Besucherzahlen gewöhnlich erschweren (siehe Engels u.a. 2006) - zusammenzubringen. Die Verfasser weisen ferner auf die bestehenden Ungleichheiten zwischen den sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen für die Entwicklung des Tourismus in den am ehemaligen Eisernen Vorhang entlangführenden östlichen und westlichen Ländern hin.

Es wird darauf ankommen sicherzustellen, dass in Naturschutzgebieten oder Gebieten, die von besonderem wissenschaftlichem Interesse sind, eine Umweltverträglichkeitsstudie der Streckenentwicklung vorgenommen wird.

Im Hinblick auf CO₂-Emissionen und Klimawandel ist es wichtig, die möglichen Auswirkungen des ICT zu berücksichtigen. Hauptquelle der CO₂-Emissionen durch den Fahrradtourismus ist die Beförderung zwischen dem Wohnort der Radfahrer und den Streckenabschnitten. Mithilfe des Nachfragemodells haben wir eine Schätzung der Gesamtzahl der Urlauber pro Land, durch das der ICT verläuft, vorgenommen (siehe Punkt 5.2). Nicht genau bestimmen können wir die Quelle dieser Nachfrage. Ein Teil davon entfällt auf das Inland, ein erheblicher Teil wird jedoch durch die wichtigsten Quellenmärkte für Fahrradtourismus - Deutschland, die Niederlande und Dänemark - generiert. Darüber hinaus müssen wir wissen, welche Verkehrsträger für diese Beförderung benutzt werden.

Leider ist es nicht möglich, all diese Zahlen im Rahmen dieser Sondierungsstudie zu erfassen. Deshalb haben wir einfach zwei Extremfälle geschätzt. Der erste gründet auf der Annahme, dass alle Fahrradtouristen aus den wichtigsten Fahrradtourismus generierenden Ländern, mit Zentrum in Frankfurt am Main in Deutschland, kommen. Der zweite Fall gründet auf der Annahme, dass alle erwarteten Touristen aus dem Inland kommen (d. h. alle Radfahrer im finnischen Streckenabschnitt sind Finnen, im polnischen Streckenabschnitt Polen usw.). Auf dieser Grundlage fanden wir heraus, dass im ersten Fall die durchschnittliche Entfernung vom Wohnort zur Strecke von 1392 Kilometern betragen würde; bei inländischen Nutzern betrüge die Entfernung 600 Kilometer. Es ist klar, dass der Durchschnitt letztendlich irgendwo zwischen diesen beiden Schätzungen liegen dürfte. Dies

entspricht durchaus dem in Tabelle 13 erwähnten umweltfreundlichen Gesamtdurchschnitt von 1146 Kilometern für den Fahrradtourismus insgesamt (siehe Punkt 2.5.4).

5.5 Soziale Auswirkungen

Die Hauptfragen hinsichtlich der sozialen Auswirkungen können von den bei der Entwicklung des Radwegs auf dem Bernsteinweg und an der unteren Donau gewonnenen Erkenntnissen (wie beispielsweise in der Fallstudie über die untere Donau beschrieben) abgeleitet werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist, dass es in jeder Region eines jeden Landes für die Gemeinden vor Ort einen Mechanismus gibt, der demjenigen ähnelt, der im Rahmen der Entwicklung des Bernsteinwegs eingesetzt wurde. Mit ihm soll geprüft werden, wie sie das Tourismuspotenzial der Strecke erschließen könnten, indem die wirtschaftlichen Einnahmen gegen mögliche Auswirkungen wie Lärm, die Zunahme des Verkehrs durch Tagesausflügler usw. aufgerechnet werden.

An anderer Stelle gewonnene Erkenntnisse legen nahe, dass der ICT entwickelt werden sollte, um Touristen anzuziehen, die gern in örtlichen Beherbergungseinrichtungen übernachten und die einheimische Küche ausprobieren möchten, so dass dadurch die lokalen Lieferketten angekurbelt werden. Die Auswirkungen des Fahrradtourismus, insbesondere in den frühen Stadien der Entwicklung, sind wahrscheinlich äußerst gering.

Der mögliche Nutzen für die Einheimischen in puncto Lebensqualität ist unbedingt zu berücksichtigen. Finnland, die Ostseeanrainerstaaten und andere Länder in Europa machen deutlich, dass die Radfernwanderwege eine zusätzliche Möglichkeit darstellen, sich körperlich zu betätigen und etwas für die eigene Gesundheit zu tun, zu entspannen und sich zusammen mit Freunden und Familie an ländlichen Gegenden in der Nähe ihrer Siedlungen zu erfreuen.

5.6 SWOT-Analyse

Zum Zwecke einer ersten Prüfung des Potenzials des Iron Curtain Trail hat das Forschungsteam die folgende SWOT-Analyse durchgeführt:

Stärken

- Die Strecke ist kulturell und historisch von großem Reiz.
- Der ICT verläuft in der Nähe einer Vielfalt von Landschaften bzw. durch diese hindurch.
- Diese Gebiete verfügen über eine reiche Artenvielfalt und eine sehr reizvolle Natur.
- Er ermöglicht es, viele relativ unberührte Teile Europas zu entdecken.
- Er hat einen Verfechter im Europäischen Parlament, der die Strecke entwickeln möchte.
- Es gibt eine breite Bevölkerungsbasis, auf die in den zentralen Abschnitten der Strecke zurückgegriffen werden kann.
- Entlang der Strecke befinden sich große Siedlungen, die auch denkmalgeschützte Gebiete umfassen.
- Diese großen Siedlungen sind mit der Fähre, der Bahn oder dem Bus gut zu erreichen.

Schwächen

- Die nördlichen und südlichen Abschnitte liegen fernab menschlicher Besiedlung.
- Die Nachfrage nach dem ICT wird sehr ungleichmäßig auf die Länge der Strecke verteilt sein; dabei werden 75 Prozent aller Touristen auf die durch Polen, Deutschland und Tschechien verlaufenden Abschnitte entfallen, die nur 33 Prozent der Gesamtlänge der Strecke ausmachen.

- Das Tourismusangebot entlang der Strecke ist ungleichmäßig entwickelt (z. B. in Sachen Beherbergung).
- Derzeit gibt es keinen Rahmen zur Steuerung der Entwicklung dieses Projekts.
- Es gibt in Europa zahlreiche miteinander konkurrierende Projekte für nachhaltigen Tourismus.
- Die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen sind unzureichend.

Chancen

- Entwicklung eines grenzüberschreitenden Radwanderfernwegs, in dem sich Geschichte, Kultur und Natur vereinen;
- Vermarktung von Streckenabschnitten zu unterschiedlichen Zwecken (z. B. Wildnistourismus im Norden)
- Vermittlung eines Einblicks in die Welt des Osten und des Westens;
- Schaffung eines nachhaltigen Langsamreiseerlebnisses;
- Anbieten einer nachhaltigen Alternative zu Reisen an mehrere Destinationen bei gleichzeitigem Angebot einer großen Vielfalt und exotischer Ausblicke;
- Entwicklung weiterer nachhaltiger Tourismusangebote wie naturtouristischer Erlebnisse im Verband mit dem ICT;
- Bildung von Teams und Gemeinschaften vor Ort, um die Strecke mit dem am Ort vorhandenen Fachwissen zu entwickeln;
- Förderung des Erwerbs grenzüberschreitender und kulturübergreifender Kenntnisse;
- Von zusätzlichem Tourismus könnten insbesondere jene Regionen profitieren, in denen die wirtschaftliche Entwicklung aufgrund des Eisernen Vorhangs jahrzehntelang behindert wurde (z. B. in Deutschland in den so genannten „Zonenrandgebieten“);
- Eingliederung des ICT in das EuroVelo-Netz, um von der Erfahrung bei der Steuerung der Streckenentwicklung zu profitieren;
- Langfristig könnte EuroVelo auch Vermarktungspotenzial bieten.

Gefahren

- der Mangel an Koordinierung zwischen den Projekten entlang der Strecke;
- der Mangel an Ressourcen oder differenzierten Ressourcen: die Höhe der Finanzinvestitionen im Zusammenhang mit der Streckenentwicklung wird relativ gering sein;
- Mindest-Engagement von Tourismusbehörden in den Regionen und auf nationaler Ebene;
- Förderung kombinierter Flug- und Radreiseangebote, um den Zugang zu den abgelegeneren Abschnitten der Strecke zu gewährleisten.

5.7 Zusammenfassung

Der Iron Curtain Trail hat mit seiner Verknüpfung von Natur, Kultur und Geschichte eine große Anziehungskraft auf den Fahrradtourismusmarkt. Unsere ersten Schätzungen deuten klar darauf hin, dass ein entwicklungsfähiger Markt existiert. Untersucht wurde und unterstützt werden wird die Strecke in ihrer Gesamtheit von verschiedenen interessierten Gruppen. Die Verankerung in der Fahrradbewegung ist in den frühen Stadien von Bedeutung. Dies reicht jedoch nicht aus, um ihr Potenzial auszuschöpfen, da ihr derzeit ein Gesamtentwicklungsplan oder Rahmenrichtlinien für die notwendige zukünftige Entwicklung fehlen. Wenn der ICT als Teil des EuroVelo-Netzes entwickelt wird, könnte er 849 000 Urlaubsreisen und 3,3 Millionen Tagesausflüge beitragen. Dadurch würden direkte Einnahmen in Höhe von insgesamt 355 Millionen Euro erwirtschaftet. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt schätzungsweise 6592 Kilometer (ohne die russischen Streckenabschnitte).

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Im Mintel-Bericht über Fahrradtourismus in Europa (Mintel 2003) wurde ein jährliches Wachstum des Fahrradtourismus von kurzfristig 4 Prozent vorausgesagt. Das Tempo werde sich beschleunigen, da die Destinationen das Potenzial dieses Marktes entdecken und dementsprechend planen würden. Dem Bericht zufolge bleiben der Wunsch, gesund zu leben, und das Interesse am ländlichen Raum und seiner Umwelt die beiden Hauptanreize für den Fahrradtourismus. Fünf, sechs Jahre später lässt sich schwerlich behaupten, dass die Wachstumsraten in Europa 4 Prozent erreicht haben, wenngleich ein geringes Wachstum zu verzeichnen war, wenn auch ungleichmäßig auf die Länder verteilt. Somit kam die Anforderung dieses Berichts zur rechten Zeit, auch angesichts der Tatsache, dass sich auf dem Markt zudem Veränderungen ergeben haben, die ein weiteres Argument für mehr nachhaltige Tourismusangebote darstellen. Im Bericht wurden drei Zielsetzungen verfolgt:

- (a) Ermittlung des aktuellen Ausmaßes und Umfangs des Fahrradtourismus in Europa;
- (b) Beurteilung des Ausmaßes, in dem EuroVelo zu einem nachhaltigen Fremdenverkehrsnetz in ganz Europa ausgebaut werden kann;
- (c) Untersuchung des Potenzials für den Ausbau des derzeit als Iron Curtain Trail bekannten themenbezogenen Radweges, mit dem der Wiedervereinigung Europas in den vergangenen Jahrzehnten ein bleibendes Zeichen gesetzt wird.

6.1 Umfang und Wertschöpfung des Fahrradtourismus

In Ermangelung genauer Statistiken zum Fahrradtourismus auf europäischer Ebene haben die Forscher die Daten untersucht, die nachprüfbar sind und für Analysen zur Verfügung stehen.

In einigen Ländern sind Daten zu Fahrradtouristen und Tagesausflüglern verfügbar. Auf dieser Grundlage wurden ein Nachfragemodell entwickelt und eine Schätzung der Ausgaben vorgenommen. Dieser Ansatz unterliegt Einschränkungen. Die Zahlen wurden „pauschalisiert“. Für einige Länder wurden die Ausgaben zu niedrig und für andere zu hoch eingeschätzt. Dennoch liefern die Zahlen einen Hinweis auf den Umfang des Fahrradtourismus in Europa. Die Schätzungen lauten wie folgt:

- 2,8 Milliarden Tagesausflüge mit dem Fahrrad pro Jahr;
- 26 Millionen Urlaubsreisen mit dem Fahrrad (170 Millionen Urlaubstage) pro Jahr;
- 54 Milliarden Euro Bruttoeinnahmen, von denen 9 Milliarden pro Jahr auf den Fahrradtourismus entfallen.

Dies entspricht insgesamt 900 Millionen Urlaubsreisen (internationale Reisen und Inlandsreisen nach Schätzungen von Peeters u.a. 2007a) für die EU27 mit Norwegen und der Schweiz (3 %). Von diesen Reisen sind etwa 270 Millionen internationale Reisen, mit denen Bruttoeinnahmen in Höhe von etwa 180 Milliarden Euro erzielt werden (Grundlage: UNWTO 2008). Die Höhe der durch den Inlandstourismus erzielten Einnahmen ist unbekannt.

Wir haben eine Schätzung der (potenziellen) Wertschöpfung durch das EuroVelo-Netz (bei Fertigstellung) vorgenommen und folgende Ergebnisse erzielt:

- 12,5 Millionen Urlaubsreisende (82,5 Millionen Radreisetage);
- Bruttogesamteinnahmen aus dem Fahrradtourismus in Höhe von 4,4 Milliarden Euro;
- 33. Millionen Tagesausflüge;
- direkte Einnahmen in Höhe von 0,54 Milliarden Euro.

Ferner haben wir die potenzielle Wertschöpfung durch den Iron Curtain Trail bewertet. Die Ergebnisse lauten wie folgt:

- 0,85 Millionen Urlaubsreisende (5,3 Millionen Radreisetage);

- Bruttogesamteinnahmen aus dem Tourismus in Höhe von 300 Millionen Euro;
- 3,30 Millionen Tagesausflüge;
- direkte Einnahmen in Höhe von 55 Millionen aus Tagesausflügen.

Eine Präzisierung dieser Zahlen wird möglich sein, wenn in mehreren Ländern Daten systematisch erhoben werden, um einen systematischen Vergleich zu gewährleisten. Möglich wäre dies sicherlich im Hinblick auf das EuroVelo-Netz. Es ist möglich, ein einfaches Kontrollsystem, wie in Punkt 4.5.1 befürwortet, zu entwerfen, das fortlaufende Zählungen, eine halbjährliche Erhebung durch Anhörung und Radreisetagebücher liefert. Es wird notwendig sein, halbjährliche Aktualisierungen des Nachfrageprognosemodells (CRDFM, siehe 2.4.3), das ein Werkzeug für Strecken- und Streckennetzplaner zur Verfügung stellt, einzuführen.

Die Anhaltspunkte in Bezug auf Markttendenzen sind weniger zuverlässig. Der Fahrradtourismus in Frankreich, Deutschland und Skandinavien ist erwiesenermaßen im Wachstum begriffen. Es gibt einzelne Hinweise auf Wachstum in anderen Ländern, aber in vielen Fällen, etwa in Italien und dem Vereinigten Königreich, ist dieses Wachstum wahrscheinlich minimal und auf spezifische Gebiete beschränkt, in denen für den Verkehr gesperrte Strecken entwickelt wurden. Diese Ergebnisse werden durch die Sachverständigenbefragung (siehe Anhang 12) bestätigt.

6.2 Gibt es entscheidende Erfolgsfaktoren, die Fahrradtouristen anlocken?

Es ist auch möglich, die Forschungsfrage nach den entscheidenden Erfolgsfaktoren, mit denen das Interesse von Fahrradtouristen am EuroVelo-Netz geweckt werden kann, zu beantworten. Drei Kernfaktoren sind unabdingbar:

- sichere und durchgängige Strecken;
- eine ansprechende Landschaft sowie fahrradfreundliche Dörfer und Städte auf dem Weg;
- eine eindeutige und zuverlässige Beschilderung und Übersetzung.

Andere Faktoren, die für die Wahl der Strecke oder die Entscheidung, eine Fahrradtour zu unternehmen, weniger wichtig, für das Tourismuserlebnis aber entscheidend sind, sind erstklassige Beherbergungs- und Bewirtungseinrichtungen unterwegs, Serviceeinrichtungen und angemessene Informationen.

Fahrradtouristen werden durch eine Reihe von Faktoren motiviert, wobei insbesondere die Möglichkeit, die Natur zu genießen und fernab des Alltags zu entspannen, eine Rolle spielt. Themenradwege müssen diese Werte ausdrücken, um Fahrradtouristen anzulocken. In der Regel deuten die einschlägige Literatur und die Umfragen von Interessengruppen und Sachverständigen auf einen Mangel an systematischer Förderung und Vermarktung von Radwanderwegen hin.

6.3 Hindernisse und Herausforderungen

Die Entwicklung des Fahrradtourismusmarktes wird durch eine Reihe von Elementen behindert. Derzeit sind viele der wichtigsten für die Entwicklung des Tourismus in Europa zuständigen Organisationen nicht in der Lage, sein Potenzial zu erkennen, und investieren deshalb nur eingeschränkt in diesen Markt. Das ist eines der Hauptprobleme. Bei den an der Entwicklung der Streckeninfrastruktur beteiligten Akteuren handelt es sich häufig um Autobahnbehörden oder Abteilungen mit dem Zuständigkeitsbereich Körperliche Betätigung, Sport oder ländlicher Raum. Folglich werden die Strecken als Beförderung- oder lokale Erholungseinrichtungen geplant. Die für die Tourismusentwicklung zuständigen

Ministerien neigen dazu, sich auf Wachstumsmärkte zu konzentrieren. So sehen sie Mittel für so genannte Aktivitäten vor, die in der Regel jedoch auf eine breite Palette von Freizeitbeschäftigungen von Wandern bis hin zu Golf verteilt werden. Radfahren wird dabei oftmals an den Rand gedrängt.

Es gibt Ausnahmen und einige Ausnahmebeispiele für eine koordinierte Beteiligung von Interessengruppen zur Entwicklung von Fahrradtourismusnetzen wie in der Schweiz. Häufiger waren es die führenden Interessengruppen im Bereich des zweckgerichteten Radfahrens wie der ADFC in Deutschland, Con Bici in Spanien und Sustrans im Vereinigten Königreich, die als Investoren im Bereich Fahrradtourismus aufgetreten sind. Jedoch fehlen diesen Organisationen angesichts des Umstands, dass Umfragedaten in Bezug auf Fahrradtouristen nicht immer leicht verfügbar sind, die Belege, um mehr Mittel einzusetzen.

Viele Verkehrs- und Tourismusunternehmen haben den Fahrradtourismus ebenfalls stiefmütterlich behandelt, vor allem, was die Beförderung von Fahrradtouristen an ihre Destination anbetrifft. Beispielsweise ergab unsere Untersuchung der Fährunternehmen, dass die meisten von ihnen zwar Fahrräder befördern und nur geringe Gebühren dafür verlangen, dies jedoch selten vermarkten. Viele Bahnunternehmen in Europa befördern Fahrräder, doch tun sie dies grundsätzlich in Nahverkehrs- und Regionalzügen und nur zu bestimmten Tageszeiten. In den meisten Fällen wird der Fahrradmitnahme untergeordnete Bedeutung beigemessen. Es kann sein, dass Unternehmen versuchen werden, die Umsetzung von Maßnahmen zur Beförderung von Fahrrädern in Fernzügen im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets der EU zu verzögern. Insbesondere wird die Fahrradbeförderung in Fernzügen durch den fehlenden Zugang zu deutschen, österreichischen und anderen Hochgeschwindigkeitszügen behindert. Auf der anderen Seite ist das CityNightLine-Netz seit 2007 expandiert und bietet Streckenverbindungen überall in Europa und sogar zu Reisezielen wie Moskau an. All diese Züge sind mit zur Fahrradbeförderung vorgesehenen Wagen ausgerüstet, in denen Raum für zehn oder mehr Fahrräder ist. Besonders die internationalen Bahnverbindungen mit erlaubter Fahrradmitnahme wurden durch diese Erweiterung des CNL-Netzes verbessert und durch Treinreiswinkel (Bahnticketverkauf, siehe Punkt 4.4.1) wirksam beworben. Dies hat zu einer Zunahme der internationalen Fahrradticketverkäufe um über 60 Prozent im Jahr 2008, dem ersten vollen Betriebsjahr, geführt, was darauf hindeutet, dass Radfahrer auf Investitionen in die Verbesserung der Fahrradbeförderungskapazitäten reagieren. Die französischen TGV-Züge werden überholt und werden innerhalb des nächsten Jahrzehnts über Kapazitäten zur Fahrradbeförderung verfügen; dies bietet ein erhebliches Potenzial.

Als allgemeine Schlussfolgerung kann man festhalten, dass die Fahrradbeförderung auf der Schiene relativ kostengünstig, jedoch nicht immer möglich und in den meisten Fällen nicht einfach ist. Die Fahrradbeförderung auf dem Luftweg ist immer möglich, erfordert aber einige mechanische Änderungen und eine Abdeckung und ist im Vergleich zur Schiene relativ teuer. Die Lösung könnte hier darin bestehen, dass die Bahn den Beförderungspreis erhöht und die Einnahmen dazu nutzt, das Reisen mit dem Fahrrad bequemer zu machen. Beispielsweise erhebt Eurostar zwar höhere Gebühren als die Fluggesellschaften, doch war es lange Zeit das einzige Unternehmen, das Hochgeschwindigkeitszüge betreibt, in denen die Fahrradbeförderung eine Selbstverständlichkeit darstellt.

Große Reiseanbieter haben eine kleine Auswahl an Urlaubsreisen im Angebot, bei denen für Besucher die Möglichkeit besteht, an der Reisedestination ein Fahrrad zu mieten. Einige haben spezialisierte Unternehmen in ihrem Portfolio und bieten Fahrradurlaubsreisen an. Dennoch bleibt das Radfahren für große Reiseanbieter, die weiterhin Reisen mit Flug und Mietwagen oder Kreuzfahrten anbieten, ein Nischenmarkt. Für kleinere Reiseanbieter, von denen manche inzwischen einigermaßen lange bestehen, besteht die Chance, den Markt zu gestalten; jedoch besteht die reale Notwendigkeit, das Fahrradtourismusangebot in vielen

Ländern zu entwickeln. Nichtsdestotrotz könnten die Reiseunternehmen ihre gemeinsamen Vermarktungsnetze dazu nutzen, den Markt mitzugestalten; die Arbeit von FAR im Rahmen der Grünen Band-Tour ist hierfür ein erstklassiges Beispiel.

6.4 Ist der Fahrradtourismus ein nachhaltiges Angebot?

Im Hinblick auf Umweltauswirkungen bietet der Fahrradtourismus den Vorteil enormer Energieeinsparungen und reduzierter Treibhausgasemissionen. Relativ gesehen, führt er zu einer Senkung pro Reisetag zwischen 50 und 80 %, wobei sich letztere Zahl auf die Emissionen bezieht, die durch die Beförderung an die Destinationen verursacht werden. Allgemein betrachtet, wird die Beherbergung 30 % weniger Emissionen verursachen als der globale Durchschnitt für Reisen von Touristen aus Entwicklungsländern. Dieser Vorteil könnte jedoch angesichts des gegenwärtigen Anteils von Fernreisen mit dem Fahrrad (>300 km im Luftverkehr) dahinschmelzen, auch wenn der Anstieg gering ist. Wenn ein Anteil von 7 % aller Reisen (von deutschen Touristen) erreicht wird, wird der Vorteil für die durch *alle* Fahrradurlaubsreisen zusammen verursachten Beförderungsemissionen marginal werden.

Da Fahrradurlaubsreisen überdurchschnittliche Bruttoeinnahmen generieren, ist die Ökoeffizienz des Fahrradtourismus (die durchschnittlichen Bruttoeinnahmen pro Tonne CO₂-Emissionen) um ein Vielfaches höher als die des herkömmlichen Tourismus und möglicherweise sogar besser als der Durchschnitt der Wirtschaft insgesamt. Dies bedeutet, dass die Förderung des Fahrradtourismus mit seinem derzeit höheren Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln und Kurzstrecken sowohl der Umwelt als auch der Wirtschaft zugutekommt.

Die in dieser Studie geprüften Belege zeigen, dass Orte, die derzeit keine herkömmlichen Touristenorte sind, von Fahrradtouristen in hohem Maße profitieren. In einigen Ländern würden diese Destinationen keine Anziehungskraft auf Wanderer oder andere Besucher ausüben, die die unberührte Natur suchen oder kulturelle Sehenswürdigkeiten besichtigen wollen. Somit kann der Fahrradtourismus für weniger attraktive Destinationen, denen Besucher ansonsten keine Beachtung schenken würden, von realem Nutzen sein. Vor diesem Hintergrund ist der Fahrradtourismus artverwandt mit dem Langsamreisen (mit Betonung auf Slow Food, historischem Erbe und Kultur), und um in den Markt einzudringen, müssen die Synergien zwischen beiden erforscht werden.

Das Ausgabenniveau von Fahrradtouristen ähnelt dem Ausgabenniveau anderer Besucher. Der Unterschied liegt darin, dass sich die Ausgaben stärker auf das Gebiet konzentrieren, durch das die Strecke führt, und abhängig von der Beschaffenheit der lokalen Lieferketten in der einheimischen Wirtschaft länger zirkulieren werden, bevor Verluste auftreten.

Schließlich erfordert die Streckenentwicklung relativ wenig Investitionen, insbesondere da dabei nicht mehr genutzte Anlagen wie die Kanal-Treidelpfade oder alte Gleisstrecken genutzt oder Straßen, auf denen das Verkehrsaufkommen in der Regel niedrig ist, gemeinsam genutzt werden. Somit spricht viel für die Entwicklung des Fahrradtourismus in Europa.

6.5 Wird EuroVelo das Potenzial des Fahrradtourismus vergrößern?

EuroVelo ist derzeit kein bedeutendes Tourismusangebot, da es nicht ausreichend entwickelt und vermarktet wird. Die Entwicklung eines Netzes, das einen für ganz Europa geltenden einheitlichen Standard und ein breites Angebot an Destinationen anbietet, hat

erhebliches Potenzial. Der Hauptgrund hierfür liegt darin, dass ein solches Netz den Marktanteil erhöhen wird, indem es:

- (a) ein alternatives nachhaltiges Tourismusangebot darstellt, das grenzüberschreitend alle EU-Länder umfasst. Dies macht seine Einzigartigkeit aus;
- (b) das Interesse von Reiseanbietern auf die Tausende entlang der Strecke gelegenen Ortschaften lenkt. Sie werden in der Lage sein, Netzwerke zu bilden, bewährte Verfahren auszutauschen und ein ganzheitliches nachhaltiges Tourismusangebot zu entwickeln, indem sie selbst versuchen, den Energieverbrauch zu senken und Treibhausgasemissionen zu drosseln;
- (c) das Vermarktungspotenzial Hunderter Gemeinden in Bezug auf die Entwicklung und Förderung des Tourismus bündelt; die Möglichkeit, näher am Wohnort langsam zu reisen, ist ein entscheidender Faktor;
- (d) ein starkes Bild von einer grenzüberschreitenden Entdeckung von kulturellem und historischem Erbe präsentiert, die vielen Tourismuskärgten in der EU zugänglich ist.

Dies wird den Einsatz und die Vorausplanung durch die für die Weiterentwicklung des Projekts zuständige Leitungsgruppe erfordern. Hauptsächlich bedarf es einer soliden Basis, auf der das gesamte Netz innerhalb eines Jahrzehnts auszubauen und zu entwickeln ist, da es zunehmend dringlicher wird, kohlenstoffarme Angebote als Ersatz für Langstreckenziele in einem Sektor zu entwickeln, der in der Zeit des billigen Öls deutlich gewachsen ist.

6.6 Das Potenzial des Iron Curtain Trail

Der Iron Curtain Trail stützt sich auf zwei starke Themen: die Verbindung von Kulturgeschichte und Natur. Außerdem besitzt er das Potenzial zur Entwicklung eines Flaggschiffprodukts des Langsamreisens, das Besucher dazu animiert, sich auf ein touristisches Abenteuer in einigen der unberührtesten Teile Europas und an der Grenze zu Russland einzulassen (Euromonitor 2007). Dies erfordert eine sensible Planung und Entwicklung durch einen Projektträger, der eine solche Strecke auf angemessene Art und Weise entwickeln kann. Es sollen erhebliche wirtschaftliche Gewinne vor Ort erzielt werden; wir halten es jedoch für wichtig, mit den zahlreichen Gemeinden entlang der Strecke bei der Entwicklung zusammenzuarbeiten. Ein nächster Schritt ist die Etablierung der Strecke als Teil des EuroVelo-Netzes.

6.7 Konsequenzen für die EU-Politiken

Im Auftrag für diesen Bericht wird außerdem eine Berücksichtigung der Frage gefordert, wie die EU auf die Gesamtentwicklung des EuroVelo-Netzes reagieren bzw. welchen Beitrag sie leisten könnte. Als Vorbereitung darauf haben wir eine elektronische Umfrage unter mehr als 300 Verkehrs- und Tourismusexperten im einschlägigen Bereich durchgeführt. Die folgenden Empfehlungen spiegeln die Analyse ihrer Antworten wie auch die aus der Umfrage gezogenen Schlussfolgerungen wider (siehe Anhang 12):

- EV muss Teil der TEN (Transeuropäischen Netze) sein; EuroVelo ist eindeutig ein grenzüberschreitendes Netz, das gleichzeitig Verkehrsnetz und Tourismusnetz ist. Es wird eine große Zahl von zweckgebundenen Fahrten wie auch von touristischen Reisen geben. Somit spricht ein Argument für grenzüberschreitende Infrastrukturfonds. Daneben ist es notwendig, Konflikte mit der Entwicklung der übrigen TEN-Infrastruktur auszuräumen (zum Beispiel Investitionen in Brücken/Tunnel für Radfahrer, wenn neue (TEN-) Straßen oder Eisenbahnstrecken eine EuroVelo-Route blockieren), so dass EuroVelo den Status erhält, den es als nachhaltige Entwicklung im Verkehrs- und Tourismusbereich verdient.
- Die GD Unternehmens und Industriepolitik für nachhaltigen Tourismus (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2006) sollte ein Projekt entwickeln, das den Fokus auf

EuroVelo als einem Paradebeispiel legt, dem weitere Tourismusinitiativen folgen werden. Es besitzt reales Potenzial sowohl zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Besucher als auch zur Stärkung der einheimischen Tourismuswirtschaft.

- Die Politik der GD-TREN zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2001) muss auf den besten Verfahren einiger Eisenbahnunternehmen aufbauen und die Frage der europaweiten Fahrradbeförderung in Fernzügen überprüfen.
- Deshalb muss das Dritte Eisenbahnpaket (Europäisches Parlament und Rat 2007) im Hinblick auf die Pflichtbeförderung von Fahrrädern in Fernzügen gestärkt werden.
- Der Fahrradtourismus muss gefördert werden, da er im Rahmen der EU-Politik zur Senkung der Treibhausgasemissionen der EU um 20 Prozent bis 2020 (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2007) einen nützlichen Beitrag leistet.

Hauptempfehlungen

Zusammenfassend sprechen wir folgende sechs Empfehlungen aus:

1. Einbeziehung von EuroVelo in das TEN-Programm

EuroVelo ist ein nachhaltiges europaweites Verkehrsnetz und muss vor diesem Hintergrund Teil des transeuropäischen Netzes sein. Dafür gibt es mehrere wichtige Gründe. Es ermöglicht die Vervollständigung von Verbindungen, die derzeit lückenhaft sind. Zweitens entspricht es den Notwendigkeiten des TEN-Programms hinsichtlich der Integration der Umweltdimension in die europäischen Netze. Drittens würde es zur Entschärfung potenzieller Konflikte zwischen dem Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastrukturen und der Radwanderfernwege beitragen. Viertens kann es auch zur Integration von Schiene und Rad auf infrastruktureller Ebene beitragen. Somit wird durch die Einbeziehung von EuroVelo in das TEN-Programm sichergestellt, dass das Radwegenetz in andere Langstrecken-Verkehrsträger integriert wird. Es wird Schnittstellen zwischen motorisierten und nicht motorisierten Fortbewegungsarten für Nah- und Fernreisen ermöglichen. Es lässt sich zwar anführen, dass viele der Fahrten auf dem EuroVelo-Netz aus touristischen Gründen erfolgen, dies gilt aber ebenso für viele andere auf längere Strecken ausgerichtete Netze wie beispielsweise Schienen- und Luftverkehrsnetze. Daher könnte ein nachhaltiges Netz, das in andere Verkehrsträger integriert ist, als wesentliche Voraussetzung für die Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr und der Treibhausgasemissionen betrachtet werden, wodurch es dem TEN-Programm insgesamt einen zusätzlichen Nutzen verschaffen würde.

2. Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die Koordinierung und koordinierte Vermarktung des EuroVelo-Netzes

Der Ausbau von Eurovelo hat sich verzögert, da in einigen Fällen nicht genügend Finanzmittel für die Infrastrukturen zur Verfügung standen und es zum Teil an Mitteln für die Koordinierung der Vermarktung des Netzes während seiner Weiterentwicklung mangelte. EuroVelo könnte ganz klar eine noch stärkere Marke für qualitativ hochwertige grenzübergreifende Radwege sein als es heute ist. Es fehlte an Mitteln, um die bestehenden Radfernwege auf den Standard zu bringen, der für eine Ausweisung als EuroVelo-Route erforderlich ist. Die Erfahrungen mit den Routen 6 und 12 haben gezeigt, dass sich die grenzübergreifende Zusammenarbeit und die entsprechenden Finanzmittel zurzeit auf einem Niveau befinden, das nur einen eingeschränkten Ausbau der Routen und eine beschränkte Vermarktung zulässt. Der Ausbau des Netzes ließe sich durch einen Mechanismus zur Finanzierung mithilfe bestehender EU-Programme beschleunigen. Es müssen hier beispielsweise die Finanzmittel der GD TREN für den Infrastrukturausbau in Erwägung gezogen werden. Damit einhergehen könnte auch die Koordinierung des Routenausbaus und der Vermarktung mithilfe von kulturellen und sozialen Programmen der EU wie beispielsweise einer Finanzierung aus dem ESF.

3. Halbjährliche Kontrolle des Fahrradtourismus im Allgemeinen und des EuroVelo-Netzes im Besonderen

Die Überwachungskonzepte für EuroVelo wurden mithilfe mehrerer kleinerer Überwachungsprogramme ausgearbeitet, beispielsweise für die Nordseeküsten-Route (EuroVelo 12) durch das britische Institute of Transport and Tourism und die Universität Loughborough sowie durch Veloland Schweiz und im Rahmen des Ausbaus der Route 6 in der Schweiz. Weitere Überwachungsmechanismen wurden von der niederländischen Stichting Landelijk Fietsplatform und dem deutschen ADFC entwickelt. Anhand dieser Konzepte müssen noch Schlüsse gezogen und bewährte Verfahren ermittelt werden. Darüber hinaus muss – möglicherweise im Rahmen der Arbeit des Europäischen Radfahrer-Verbandes – ein standardisiertes Überwachungskonzept für das gesamte EuroVelo-Netz erarbeitet werden, indem eine Arbeitsgruppe eingerichtet wird, die die Ansätze für die Datenerhebung und -analyse standardisiert.

4. Bereitstellung von Finanzmitteln zur Weiterentwicklung und Beibehaltung des Prognosemodells für die Nachfrage nach Radwegen (CRDFM)

Für die Zwecke dieser Studie haben die Forscher ein einfach anzuwendendes Modell entwickelt, mit dem Projektmanager in ganz Europa den wahrscheinlichen Umfang der Nachfrage und der mit der Routenentwicklung verbundenen wirtschaftlichen Folgen veranschlagen können. Dieses Modell muss jedoch noch getestet, weiterentwickelt und einem breiten Nutzerkreis zur Verfügung gestellt werden. Außerdem müssen die Daten, anhand derer das Modell kalibriert wird, überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie so aktuell und genau wie möglich sind.

5. Konzentriertere und ausführlichere Beurteilung (Projekte, Seminare, Kosten-Nutzen-Analysen) der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in Fernzügen

In diesem Bericht wird für den Ausbau des Fahrradtourismus und für EuroVelo als ideale Form des langsamen Reisens argumentiert, die minimale Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt und in den lokalen Gemeinschaften zugleich zu ähnlich großen wirtschaftlichen Effekten führt. Der Hauptaspekt der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes betrifft jedoch die Reise vom Heimat- an den Zielort, bei der in Bezug auf den Fahrradtourismus zurzeit wenige Emissionen verursacht werden. Um diesen Vorteil zu wahren, müssen die Möglichkeiten ausgebaut werden, Fahrräder auf mittleren und langen Strecken mitzunehmen, und zwar vorwiegend im Zug, aber auch im Bus und auf der Fähre. Das Aufkommen von Nachtverbindungen zwischen Großstädten, bei denen standardmäßig Fahrräder mitgenommen werden können, verdeutlicht die latente Nachfrage aufseiten der Fahrradtouristen. Es spricht sehr viel für eine ausführlichere Studie, in der Erkenntnisse aus ganz Europa präsentiert werden, was die Hindernisse für die Fahrradmitnahme in Zug und Bus und deren bestmögliche Überwindung betrifft.

6. Viele Argumente für den Ausbau des Iron Curtain Trail

Der Iron Curtain Trail bietet die Möglichkeit, in den Regionen, die in früheren Jahrzehnten durch genau diesen Eisernen Vorhang beeinträchtigt wurden, einen nachhaltigen Fremdenverkehr aufzubauen. Es gibt zahlreiche Projekte, die entwickelt werden könnten, um den Prozess des Routenausbaus zu beschleunigen. Der wichtigste Schritt besteht darin, den Iron Curtain Trail in den Ausbau des EuroVelo-Netzes zu integrieren, um dessen Marke zu stärken. Außerdem spricht viel für speziellere Projekte in Bezug auf Radfahren, Kultur und Natur unter dem Dach des sanften Tourismus. Weitere Projekte zur Förderung der Fähigkeiten von Tourismusanbietern, zur Vermarktung von Regionen und zur Förderung des Wissenstransfers könnten durch Mittel aus dem EFRE und ESF finanziert werden.

BIBLIOGRAFIE

- ADFC, *ADFC-Radreiseanalysen 2000 bis 2008*, 2009. Online abrufbar unter URL www.adfc.de/.
- Altermodal, 2006 survey of traffic and economic impact along EuroVelo 6, Chambery, Altermodal, 2007.
- Amber Trail Greenways, *Historical Background*, 2008a. Online abrufbar unter URL <http://www.ambertrail.info/historical-background.html>.
- Amber Trail Greenways, *Travel On The Amber Trail*, 2008b. Online abrufbar unter URL <http://www.ambertrail.info/travel-on-the-amber-trail.html>.
- Amber Trail Greenways, *What Is The Amber Trail*, 2008c. Online abrufbar unter URL <http://www.ambertrail.info/what-is-the-amber-trail.html>.
- Andersen, L. B., Schnohr, P., Schroll, M. & Hein, H. O., All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. *Archives of Internal Medicine*, 160 (11), 2000, S. 1621-1628.
- Asken Ltd, PLANED. Multi-use routes in Pembrokeshire. Review of research, Kendal (UK), Asken Ltd, 2004.
- Aycart, C., Greenways, The Spanish experience; The Rever project. *Ingeniería y Territorio*, 69, 2004, S. 1-19.
- Bassett Jr., D. R., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D. L. & Crouter, S. E., Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of Physical Activity and Health*, 5, 2008, S. 795-814.
- Bennett, R. M., Tranter, R. B. & Blaney, R. J. P., The value of countryside access: a contingent valuation survey of visitors to the Ridgeway National Trail in the UK. *Journal of Environmental Planning and Management*, 46 (1), 2003, S. 659-671.
- Abgeordnetenhaus Berlin, *Radverkehrsstrategie für Berlin. Drucksache 15/ 3360*, Berlin, Deutschland, Abgeordnetenhaus Berlin, 2004.
- Senatskanzlei Berlin, *Berlin Wall Trail*, 2009. Online abrufbar unter URL <http://www.berlin.de/mauer/mauerweg/index/index.en.php>.
- Bernhofer, F. & Miglbauer, E., Donau Radweg – 25 Jahre Erfahrungen und Zukunftsperspektiven. *EUROBIKE 2008*. Friedrichshafen, Deutschland 2008.
- Bikesbelong, *Trails DO lead to sales*, 2009. Online abrufbar unter URL www.bikesbelong.org/node/75.
- BMVBW (Hrsg.), *FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland*, Berlin, D, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2002a.
- BMVBW (ed.), *Ride your bike! National Cycling Plan 2002 to 2012. Measures to promote cycling in Germany (Extract)*, Berlin, Germany, Federal Ministry of Transport, Building and Housing (BMVBW), 2002b.
- BMWi, *Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung: 16. Legislaturperiode*, Berlin, Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), 2008.
- Bohnsack, J., *Bicycle transport on Scandlines ferries*, persönliche Mitteilung, 27.1.2009.
- Bord Failte, *Perspectives on Irish Tourism*, Dublin, Bord Failte, 1998.
- Bowker, J. M., Bergstrom, J. C. & Gill, J., Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics*, 13 (2), 2007, S. 241-260.

- Brown, E., *The Economic Impact of the C2C Route*. Unveröffentlichter Aufsatz, Sunderland University, 1997.
- de Bruijn, K., Dirven, R., Eijgelaar, E. & Peeters, P., *Reizen op grote voet 2005. De milieubelasting van vakanties van Nederlanders. Een pilot-project in samenwerking met NBTC-NIPO Research, Breda, NHTV University for Applied Sciences, 2008.*
- Brunt, P. & Courtney, P., *Host perceptions of sociocultural Impacts. Annals of Tourism Research*, 26 (3), 1999, S. 493-515.
- Cavill, N. & Davies, A., *Cycling & health: What's the evidence?*, London, UK, Cycling England, 2007.
- CBS, *Vakanties van Nederlanders 2007*, Voorburg/Heerlen, Netherlands, Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008.
- Cole, D. N., <<Ecological impacts of wilderness recreation and management>>, in Hendee, J. & Dawson, C. (Eds.) *Wilderness management: stewardship and protection of resources and values*, Golden, CO, Fulcrum Publishing, 2002, S. 425-463.
- Cole, D. N., <<Environmental Impacts of Outdoor Recreation in Wildlands>>, in Manfredo, M., Vaske, J., Field, D., Brown, P. & Bruyere, B. (Eds.) *Society and resource management: A summary of knowledge*, Jefferson City, MO, Modern Litho, 2004, S. 107-116.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften, *Weißbuch. Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*, KOM(2001)0370 endg. Luxemburg, Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2001.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften, *Eine neue EU-Tourismuspolitik: Wege zu mehr Partnerschaft für den europäischen Tourismus*, KOM(2006)0134 endg., Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2006.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften, *Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius. Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus*, KOM(2007)0002 endg., Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2007.
- Cope, A., Downward, P. & Lumsdon, L., *Monitoring long distance trails: The North Sea Cycle Route. Journal of Transport Geography*, 12 (1), 2004, S. 13-22.
- Cramer, M., *Deutsch-Deutscher-Radweg. Iron Curtain Trail: Am grünen Band von der Ostsee bis zur tschechischen Grenze*. Rodingersdorf, Österreich, Esterbauer, 2007.
- Cramer, M., *German-German border trail. The Iron Curtain Trail. Along the "Green Belt" from the Baltic to the Czech border*. Rodingersdorf, Austria, Esterbauer, 2008a.
- Cramer, M., *Handreichung zur Potsdamer Pressekonferenz zum Berliner Mauerradweg. 30.06.2008: aktuelle Fortschritte und die weiteren notwendigen Schritte*, 2008b. Online abrufbar unter URL http://www.michael-cramer.eu/berliner_mauerweg/1455754.html.
- Cramer, M., *Iron Curtain Trail (map). A ride through European history*, Brussels, The Greens/EFA, 2008c.
- CY.RO.N.MED., *Progetto CY.RO.N.MED. (Project CY.RO.N.MED.)*, 2007. Online abrufbar unter URL http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080416100841_959.pdf.
- CY.RO.N.MED., *Cycle Routes in Greece: Southern Part*, 2008. Online abrufbar unter.
- CY.RO.N.MED., *Activity*, 2009a. Online abrufbar unter URL <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=activity>.
- CY.RO.N.MED., *Archimed*, 2009b. Online abrufbar unter URL http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080515144818_283.pdf.

-
- CY.RO.N.MED., *Partners*, 2009c. Online abrufbar unter URL <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=partners>.
 - CY.RO.N.MED., *The Project*, 2009d. Online abrufbar unter URL <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=project>.
 - Danzi, M., *Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union*, 2006.
 - David, L. & Baros, Z., Impacts of tourism and sport activities on the surface of the Earth: An Anthropogenic Geomorphological Approach. *e-Terra, Revista electrónica de ciências da Terra Geosciences*, 4 (1), 2007, S. 1-20.
 - Downward, P. & Lumsdon, L., The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6 (1), 2001, S. 50-60.
 - DTV, Radfernwege für Jedermann: Bundesregierung und Deutscher Tourismusverband starten Pilotprojekt zur Stärkung des Fahrradtourismus in Deutschland, 2008. Online abrufbar unter URL http://www.deutschertourismusverband.de/index.php?news_id=280&pageId=96&startId=0&show_year=2008.
 - dwif-Consulting, Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse, Schwerin, Deutschland, Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, 2004.
 - dwif-Consulting, *Tourismusbarometer Saarland - Jahresbericht 2005*, Saarbrücken, Deutschland, Sparkassenverband Saar & Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes, 2005.
 - dwif-Consulting, *Wertschöpfung durch Radtouristen in Niederösterreich*, München, Deutschland, dwif-Consulting, 2007.
 - ECF, *Danube Bicycle Tour - June 2009*, 2009. Online abrufbar unter URL http://www.ecf.com/3426_1.
 - Engels, B. & Gerling, T., <<Sustainable tourism – a development option for the Green Belt?>>, in Terry, A., Ullrich, K. & Riecken, U. (Eds.) *The Green Belt of Europe: from vision to reality*, Gland, Schweiz, IUCN, 2006, S. 165-80.
 - ETI, *Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz*, Trier, Deutschland, Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH, 2007.
 - Euromonitor, *WTM Global Trends Report*, London, Euromonitor, 2007.
 - European Cyclists' Federation, *The ECF EuroVelo map. The European cycle network*, ISBN 978-3-936990-40-9 Brüssel/Hohenwart, Galli Verlag+Vertrieb GmbH, 2008.
 - European Greenways Association, (2003) *The European Greenways good practice guide*, Namur, EGA, 2004.
 - Europäisches Parlament und Rat, <<Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr>>, Brüssel, 2007.
 - Eurostat, *Eurostat data navigation tree*, 2008. Online dabrufbar unter URL <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.
 - F.U.R., *The 38th Reiseanalyse RA 2008: First results ITB 2008*, Berlin, Kiel, Deutschland, Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., 2008.
 - Fietsplatform, *Informatie onderzoek LF-routes*, Amersfoort, Niederlande, Stichting Landelijk Fietsplatform, 2004.
 - First Elements Euroconsultants Ltd, EXECUTIVE SUMMARY Feasibility Study concerning the System for the Sustainable Organisation and Management of the Cyprus Network of

- | Cycle | Routes, | 2007. | Online | abrufbar | unter | URL |
|-------|--|--|--------|----------|-------|---|
| | | | | | | http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080926160634_632.pdf . |
| • | Flierl, T., | Gesamtkonzept zur Erinnerung an die Berliner Mauer: Dokumentation, Information und Gedenken, Berlin, Deutschland, Regierender Bürgermeister Berlin - Senatskanzlei - Kulturelle Angelegenheiten, 2006. | | | | |
| • | Forster, P. M. d. F., Shine, K. P. & Stuber, N., | It is premature to include non-CO ₂ effects of aviation in emission trading schemes. <i>Atmospheric Environment</i> , 40 (6), 2006, S. 1117-1121. | | | | |
| • | Forster, P. M. d. F., Shine, K. P. & Stuber, N., | Corrigendum to "It is premature to include non-CO ₂ effects of aviation in emission trading schemes" [Atmos. Environ. 40(2006) 117-1121]. <i>Atmospheric Environment</i> , 41, 2007, S. 3941. | | | | |
| • | General Register Office for Scotland, | Mid-2007 population estimates Scotland. Population estimates by sex, age and administrative area 2008. | | | | |
| • | Giebeler, B. & Froitzheim, T., | Die ADFC-Radreiseanalyse 2008. 9. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt. Internationale Tourismus-Börse Berlin, März 2008, 2008. Online abrufbar unter URL http://www.adfc.de/files/2/194/242/ADFC-Radreiseanalyse_2008-2.pdf . | | | | |
| • | Graßl, H. & Brockhagen, D., | <i>Climate forcing of aviation emissions in high altitudes and comparison of metrics</i> 2007. Online abrufbar unter URL http://www.mpimet.mpg.de/fileadmin/download/Grassl_Brockhagen.pdf . | | | | |
| • | Greenwood, C. & Yeoman, I., | <i>Forecast for Cycle Tourism in Scotland to 2015</i> , Edinburgh, UK, Visit Scotland, 2006. | | | | |
| • | Grimshaw, J. Q. c. I. M. J. W. e., | <<A strategic Environmental Assessment of the National Cycle Network>>, Cheddar, Michael J. Woods and Associates., 1998. | | | | |
| • | GTZ, | <i>About us</i> , 2009. Online abrufbar unter URL http://www.danube-info.org/donau.php?pg=1&lg=en&mn=1 . | | | | |
| • | Gutbub, M., | Veloland Schweiz: Auswertung der Kundenfeedbacks von Veloland-Reisenden im Jahr 2006, Bern, Schweiz, Stiftung Veloland Schweiz, 2007a. | | | | |
| • | Gutbub, M., | Veloland Schweiz: Resultate der Umfrage bei den gastgewerblichen Partnerbetrieben 2006. Erhebung zur velotouristischen Nachfrage im Gastgewerbe, Bern, Schweiz, Stiftung Veloland Schweiz, 2007b. | | | | |
| • | Harrer, B. & Scherr, S., | <i>Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland</i> . München, Deutschland, dwif, 2002. | | | | |
| • | Hartig, T., | Using Greenways to amplify the health benefits of physical activity. <i>Technical Conference Greenways in Europe</i> , 24-11-06. Girona 2006. | | | | |
| • | Hochpustertal, | <i>Take a holiday from your car!</i> , 2009. Online abrufbar unter URL http://www.hochpustertal.info/index.php?id=1202&L=1 . | | | | |
| • | Houtstra, F., | <i>Interview Fietsvakantiewinkel</i> , persönliche Mitteilung, 13.2.2009. | | | | |
| • | Ickert, L. & Rikus, S., | <i>Veloland Schweiz 2007: Methodik und Ergebnisse der Velo-Zählanlagen</i> , Basel, Schweiz, Stiftung Veloland Schweiz, 2008. | | | | |
| • | Ickert, L., Rommerskirchen, S. & Weyand, E., | <i>Veloland Schweiz: Ergebnis-Band zur Gästebefragung. Zählung und Befragung 2004</i> , Basel, Schweiz, ProgTrans AG, 2005. | | | | |
| • | ift, | Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg, Potsdam, Deutschland, ift Freizeit- und Tourismusberatung, 2008. | | | | |
| • | Institute of Transport and Tourism, | <i>Economic impact of cycle tourism</i> , Preston, ITT, 2007. | | | | |

-
- Keeling, A., *Cycle tourism*, Bristol, UK, Sustrans, 1999.
 - Kelly, B., Heritage and Greenways: Principles and case studies. *Technical Conference Greenways in Europe*, 24-11-06. Girona 2006.
 - Koucky, M., *Cykelturismen i Europa*, Schweden, Koucky & Partners AB, 2007.
 - Lange, K., *Gegen das Vergessen*, 2008. Online abrufbar unter URL http://www.klima-tour.de/interview_mauer.html.
 - Larsen, J. E., *Bedre Cykelruter*, Kopenhagen, De Frie Fugle, 2007.
 - Limbert & Matijašević (GTZ), *Cycle route development in Serbia*, persönliche Mitteilung, 23.1.2009.
 - Lumsdon, L., Transport and tourism: A sustainable tourism development model. *Journal of Sustainable Tourism*, 8 (4), 2000a, S. 1-17.
 - Lumsdon, L., Transport and tourism: cycle tourism – A model for sustainable development? *Journal of sustainable tourism*, 8 (5), 2000b, S. 361-77.
 - Lumsdon, L., Downward, P. & Cope, A., Monitoring of cycle tourism on long distance trails: the North Sea Cycle Route. *Journal of Transport Geography*, 12 (1), 2004a, S. 13-22.
 - Lumsdon, L. & Page, S. J., <<Progress in transport and tourism research: reformulating the transport-tourism interface and future research agendas>>, in Lumsdon, L. & Page, S. J. (Eds.) *Tourism and Transport. Issues and agenda for the new millennium* First Edition ed, Amsterdam, Elsevier, 2004b, S. 1-27.
 - Lumsdon, L. M., *EuroVelo The Market for Cycle Tourism*. Brussels: EuroVelo, 1999.
 - Mabelis, A. A., van der Windt, N. P. & de Boer, T. A., Ecologische effecten van een aantal tracés voor een wandelpad en een fietspad tussen Zeist, Utrecht en Bunnik, Alterra-rapport 340 Wageningen, Alterra, 2001.
 - Manning, R., Valliere, W., Minter, B., Wang, B. & Jacobi, C., Crowding in Parks and Outdoor Recreation: A Theoretical, Empirical, and Managerial Analysis. *Journal of park and recreation administration*, 18 (4), 2000, S. 57-72.
 - MANOVA, Radfahrer-Befragung 2006: Niederösterreichische Haupt-Radrouten, Wien, Österreich, MANOVA, 2007.
 - Maschke, J., *Tagesreisen der Deutschen. Grundlagenuntersuchung*. München, Deutschland, dwif, 2005.
 - Ministerio de Industria Turismo y Comercio, S. d. T., *Creación del producto cicloturismo en Vías Verdes*, Ministerio de Industria Turismo y Comercio, Madrid, 2007.
 - Mintel, *Cycling Holidays in Europe - Europe - December 2003*, 2003. Online abrufbar unter URL http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic/my_reports/display/id=24494&anchor=atom#atom0.
 - Mintel, *Cycling Holidays - UK - July 2007*, 2007. Online abrufbar unter URL http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic//display/&id=219264.
 - Mintel, *Coach Holidays*, 2009. Online abrufbar unter URL http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic/my_reports/display/id=227734&anchor=atom#atom0.
 - Mourek, D., Greenways and nature interpretation, examples from Central and Eastern Europe. *Technical Conference Greenways in Europe*, 24.-25.11.2006. Girona 2006.
 - ÖBB, *Rad- & Bahn-Packages der einzelnen Tourismusregionen*, 2009. Online abrufbar unter URL

http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_in_den_Bundeslaendern/Kaernten/Angebote_und_Produnkte/Bahn_Rad_in_Kaernten/index.jsp.

- Öhlschlager, K., Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Arbeitspapiere zum Management in der Umweltplanung 21/2007, Berlin, Deutschland, TU Berlin, 2007.
- Olive, N. D. & Marion, J. L., The influence of use-related, environmental, and managerial factors on soil loss from recreational trails. *Journal of Environmental Management*, 90 (3), 2009, S. 1483-1493.
- Parker, K., *The Impact of the National Cycle Network on surrounding land uses* Unpublished thesis Bristol, University of West of England, 1998.
- Parry, M., Lowe, J. & Hanson, C., The consequences of delayed action on
- *Climate change*, 2008. Online abrufbar unter URL www3.imperial.ac.uk/pls/portallive/docs/1/53345696.PDF.
- Peeters, P. & Schouten, F., Reducing the ecological footprint of inbound tourism and transport to Amsterdam. *Journal of Sustainable Tourism*, 14 (2), 2006a, S. 157-171.
- Peeters, P., Szimba, E. & Duijnisveld, M., Major environmental impacts of European tourist transport. *Journal of Transport Geography*, 15, 2007a, S. 83-93.
- Peeters, P., Williams, V. & Gössling, S., <<Air transport greenhouse gas emissions>>, in Peeters, P. M. (Ed.) *Tourism and climate change mitigation. Methods, greenhouse gas reductions and policies*, Breda, NHTV, 2007b, S. 29-50.
- Peeters, P. M., van Egmond, T. & Visser, N., *European tourism, transport and environment. Final Version*, Breda, NHTV CSTT, 2004.
- Peeters, P. M., Gössling, S. & Becken, S., Innovation towards tourism sustainability: climate change and aviation. *Journal of Innovation and Sustainable Development*, 1 (3), 2006b, S. 184-200.
- PGV/plan&rat, *Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht*, Hannover, Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2007.
- Pucher, J. & Buehler, R., At the frontiers of cycling: policy innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany. *World Transport Policy & Practice*, 13 (3), 2007, S. 9-56.
- Pucher, J. & Buehler, R., Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28 (4), 2008, S. 495-528.
- R. Marti (SBB), *Bicycle transport SBB*, persönliche Mitteilung, 9.1.2009.
- R. Polenz (FAR), *Green Belt Cycle Tour*, persönliche Mitteilung.
- Reiche, W. Bed & Bike - the Accommodation most suitable for Cyclists - From the Idea to a successful Marketing Cooperation in Cycling Tourism. *Velo-city 2007*, 24.5.2007. München, Deutschland, 2007.
- Riecken, U., Ullrich, K. & Lang, A., <<A vision for the Green Belt in Europe>>, in Terry, A., Ullrich, K. & Riecken, U. (Eds.) *The Green Belt of Europe: from vision to reality*, Gland, Schweiz, IUCN, 2006, S. 3-10.
- Rosac, J., Persönliche Mitteilung, 14.1.2009.
- ROVER, Met trein en fiets naar het Buitenland 2008 (With train and bicycle abroad 2008). *De Reiziger*, ??, 2008, S. ??
- Sausen, R., Isaksen, I., Grewe, V., Hauglustaine, D., Lee, D. S., Myhre, G., Köhler, M. O., Pitari, G., Schumann, U., Stordal, F. & Zerefos, C., Aviation radiative forcing in

- 2000: An update on IPCC (1999). *Meteorologische Zeitschrift*, 14 (4), 2005, S. 555-561.
- Schafer, C. S., Lee, B. K. & Turner, S., The tale of three greenway trails: user perceptions related to quality of life. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 49, 2000, S. 163-178.
 - Schneewolf, R. & Grimm, K., Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Schlussbericht, Berlin, Deutschland, KommunalData, 2006.
 - Sforza, R., Persönliche Mitteilung, 16.1.2009.
 - Simonsen, P. S., Jørgensen, B. & Robbins, D., *Cycling tourism*, Bornholm, Dänemark, Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, 1998.
 - Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M. & Gladin, E., *Climate change adaptation and mitigation in the tourism sector: frameworks, tools and practices*, ISBN 978-92-807-2921-5 Oxford, United Nations Environment Programme, 2008.
 - SQW, Valuing the benefits of cycling: a report to Cycling England, London, UK, Cycling England, 2007.
 - Statistisches Bundesamt, *Tourismus in Zahlen 2007*, Artikelnummer: 1021500077004 Wiesbaden, Statistisches Bundesamt, 2008.
 - Stichting Recreatie, *Inzicht in Nederland Fietsland 2004*, Amersfoort, Niederlande, Stichting Landelijk Fietsplatform, 2004.
 - Stiftung SchweizMobil, *Unsere Gäste sind Ihre Gäste! Hotellerie und Parahotellerie als starke Partner von SchweizMobil*, 2008a. Online abrufbar unter URL <http://www.switzerlandmobility.org/web/schweizmobil/en/downloads.html>.
 - Stiftung SchweizMobil, *Zahlen SchweizMobil*, Stiftung SchweizMobil, 2008b.
 - SwitzerlandMobility Foundation, *Illustration of linking non-motorized traffic / public transport information on Internet*, 2008a. Online abrufbar unter URL <http://www.switzerlandmobility.org/web/schweizmobil/en/downloads.html>.
 - SwitzerlandMobility Foundation, *SwitzerlandMobility Organization: Partners, responsibilities, contacts*, 2008b. Online abrufbar unter URL <http://www.switzerlandmobility.org/web/schweizmobil/en/downloads.html>.
 - SwitzerlandMobility Foundation, *SwitzerlandMobility: The network for non-motorized traffic, leisure and tourism*, Bern, Switzerland, SwitzerlandMobility Foundation, 2008c.
 - SwitzerlandMobility Foundation, *Organisation*, 2009. Online documents at URL <http://www.switzerlandmobility.org/web/schweizmobil/en/downloads.html>.
 - Tao, T. C. H. & Wall, G., Tourism as a sustainable livelihood strategy. *Tourism Management*, 30, 2009, S. 90-98.
 - Taylor, A. R. & Knight, R. L., Wildlife responses to recreation and associated visitor perceptions. *Ecological Applications*, 13 (4), 2003, S. 951-963.
 - TMBLM (Hrsg.), *Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen*, Erfurt, Deutschland, Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM), 2008.
 - Topbicycle, *Amber Trail from Vienna to Krakow*, 2008a. Online abrufbar unter URL <http://www.topbicycle.com/BTWienKrakow.htm>.
 - Topbicycle, *Amber Trail I. Bicycle tour: Budapest - Krakow*, 2008b. Online abrufbar unter URL <http://www.topbicycle.com/BTBudapestKrakow.htm>.

- Topbicycle, *Amber Trail: Mikulov - Cesky Tesin*, 2008c. Online abrufbar unter URL <http://www.topbicycle.com/BTCRMikulovCTesin.htm>.
- Topbicycle, *Itinerary*, 2008d. Online abrufbar unter URL <http://www.topbicycle.com/BTW-KItinerary.htm>.
- Tourism France Ministry, *Mission nationale véloroutes et voies vertes*, 2007. Online abrufbar unter URL http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/territo/rural/veloroutes/Bilan_perspectives_2007.jsp.
- Trendscape, *Radreisen der Deutschen 2008*, Köln, Deutschland, Trendscape GbR, 2008a.
- Trendscape, <<Radreisen der Deutschen 2008 (zusätzliche Datentabellen)>>, 2008b.
- U. Keutmann (DTV), *Cycle tourism marketing*, persönliche Mitteilung, 10.12.2008.
- UNEP/WTO, *Making tourism more sustainable - A guide for policy makers*, Paris/Madrid, United Nations Environment Programme, 2005.
- UNWTO-UNEP-WMO, *Climate change and tourism: Responding to global challenges*, Madrid, UNWTO, 2008.
- UNWTO, *Tourism Market Trends*, 2007 Edition - Europe. Madrid, UNWTO, 2008.
- Urfe, L., *Denmark's market*, persönliche Mitteilung, 2007.
- Utiger, M., *Success factors Veloland Schweiz/Schweiz Mobil*, persönliche Mitteilung, 23.12.2008.
- Utiger, M. & Ickert, L., *Zählung und Befragung 2004 Veloland Schweiz: Resultate der Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im Veloland Schweiz*, Bern, Schweiz, Stiftung Veloland Schweiz, 2005.
- Utiger, M. & Richardson, A. J., *Veloland Schweiz: Resultate der Zählungen und Befragungen 1999. Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im «Veloland Schweiz»*, Bern, Schweiz, Stiftung Veloland Schweiz, 2000.
- W. Limbert & N. Mijatijasevic (GTZ), *Cycle route development in Serbia*, persönliche Mitteilung.
- W. Reiche (ADFC), *Bett&Bike*, persönliche Mitteilung, 19.1.2009.
- W. Richter (ADFC), *ADFC bicycle travel analyses*, persönliche Mitteilung, 12.1.2009.
- WebFlyer, *Milemarker mileage calculator*, 2003. Online abrufbar unter URL <http://www.webflyer.com/travel/milemarker/>.
- Weinberger, C., „Danube Cycle Route in Austria“ - a section of EuroVelo 6. *2nd Danube Cycling and Hiking Conference*, 5.12.2008. Belgrad, Serbien, ecoplus 2008.
- Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich, *Radlerzählung Sommer 2006. Donaujournal*, September 2006, 2006, S. 2.
- Weston, R. & Lumsdon, L., *The Camel Trail Feasibility study*, Preston, Institute of Transport and Tourism, 2006.

ANHÄNGE

Anhang 1 **Entwicklung nationaler Fahrradnetze: D-Netz (Deutschland)**

Beim D-Routen-Netz (oder D-Netz) handelt es sich um ein vom ADFC und mehreren anderen Organisationen getragenes Konzept, mit dem ein nationales Radwegenetz in Aussicht genommen wird. Es ist Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans Deutschlands, mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, den Radverkehr in Deutschland zu fördern (BMVBW (ed.) 2002a, b). Das Projekt zielt darauf ab, den Fahrradtourismus in Deutschland qualitativ zu verbessern und zu vereinheitlichen. Letztendlich wird angestrebt, das D-Netz in Deutschland und im Ausland stärker zu vermarkten. Als Projekt wird das D-Netz derzeit von fünf beteiligten Bundesländern, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) und dem Deutschen Tourismusverband e.V. (DTV) umgesetzt. Hauptgründe für den Anstoß dieses Projektes sind der Anstieg des Fahrradtourismus, der demografische Wandel und ein wachsendes Bewusstsein für nachhaltige Formen des Tourismus (DTV 2008).

Das Netz setzt sich aus 12 überregionalen Radfernwegen mit einer Gesamtlänge von ca. 11 700 km zusammen, die durchweg einheitlich ausgeschildert sind. Es wurde in Anlehnung an die in der Schweiz und den Niederlanden bestehenden Radwegenetze entwickelt. Dem Aufbau der D-Routen liegt das Konzept zugrunde, weitgehend die bereits existierenden Radfernwege zu nutzen. Sieben D-Routen fallen mit EuroVelo-Routen zusammen und gewährleisten damit die länderübergreifende Einbindung des D-Netzes (PGV/plan&rat 2007). Ein Pilotprojekt zur D-Route 3/Euroroute R1 (und darüber hinaus der EuroVelo-Route 2) wurde im Oktober 2008 auf den Weg gebracht. Ungefähr 90 % der Routen des Netzes sind als Themenrouten mit eigener Bezeichnung und Beschilderung ausgewiesen, von denen einige mit dem Logo des D-Routen-Netzes versehen sind.

Gleichwohl ist das Netz alles andere als vollständig und als D-Netz in der Öffentlichkeit noch wenig bekannt. Eine im Jahr 2006 von Schneewolf et al. (2006) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführte Bewertung des D-Netzes förderte zwei grundsätzliche Probleme zutage: (1) Herstellung einer durchgängigen D-Routen-gerechten Qualität von Wegeinfrastruktur, Beschilderung, Serviceangeboten und Werbung und (2) Aufbau einer nationalen Stelle zur Koordinierung dieser Herstellung. Da das D-Netz bei längeren Reisen nur in Verbindung mit der Bahn als Transportmittel vom Ausgangs- zum Zielpunkt funktionieren kann, gilt die stete Abnahme von Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Fernverkehrszügen als Hemmnis bei der Förderung nationaler Anstrengungen zum Ausbau des D-Netzes als touristisches Premiumprodukt (ebd.).

Der DTV hat damit begonnen, das D-Routen-Netz innerhalb Deutschlands stärker in das Bewusstsein zu rücken. Bei einigen Managern regionaler Radwege mangelt es noch an Bereitschaft, den Beschluss über die Einbindung bestehender Themenrouten in das D-Netz zu akzeptieren (U. Keutmann (DTV) 10.12.2008).

Abbildung 29: Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz)



Quelle: http://www.germany-tourism.de/cycling/pdf/german_long_distance_cycling_route_network_07.pdf

Anhang 2 Eine Auswahl der größten Radtourenanbieter und Zielländer

Tabelle 17: Größte Radtourenanbieter in den EU-Ländern

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer
Österreich	Austria Radreisen	Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich, Schweiz, Spanien, Ungarn, Schweden
Österreich	EuroBike	Irland, England, Bulgarien, Rumänien, Österreich, Belgien, Estland
Österreich	EuroCycle Rad & Reisen	Österreich, Belgien, Kroatien, Tschechische Republik, Deutschland, Frankreich, Griechenland
Bulgarien	Cycle Bulgaria	Bulgarien, Rumänien, Türkei, Kroatien
Tschechische Republik	TopBicycle	Tschechische Republik, Ungarn, Polen, Slowakei
Dänemark	Bike Denmark	Dänemark und Schweden
Dänemark	Dansk Cykel Safari	EuroVelo-Routen, Länder: Dänemark, Deutschland, Luxemburg, Spanien
Frankreich	Blue Marble Travel	Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Norwegen, Schweiz
Frankreich	Cycle Classics	Frankreich und Spanien
Frankreich	Cyclomundo Bicycle Travel	Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz
Frankreich	Detours in France	Frankreich, Italien, Spanien
Frankreich	Velo Loco	Frankreich und Spanien
Deutschland	Alps Biketours	Österreich, Schweiz, Italien und Spanien
Deutschland	Pedalo	Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grönland, Holland, Irland
Deutschland	Tour de Spokes	Deutschland, Frankreich, Baltische Staaten, Österreich und Niederlande
Deutschland	Velo Tours	Deutschland, Italien, Spanien
Irland	Iron Donkey Bicycle Touring	Irland, England und Italien
Litauen	BaltiCCycle	Estland, Lettland und Litauen
Niederlande	Bike Dreams	Frankreich, Spanien, Italien
Niederlande	Eurosail	Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich
Niederlande	HAT Tours - Holland Aqua Tours	Niederlande, Belgien, Kroatien, Holland und Italien
Polen	Destination Poland	Polen, Litauen, Slowakei und Ukraine

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer
Portugal	Bike Iberia	Portugal und Spanien
Portugal	Cycling through the Centuries	Spanien, Frankreich und Portugal
Spanien	Bravo Bike Spain Tours	Spanien und Schweiz
Spanien	Cycling Country	Spanien und Portugal
Spanien	Thomson Bike Tours	Italien, Frankreich und Spanien
Schweiz	Hans Rey Biking Vacations	Italien, Österreich und Schweiz
VK	Chain Gang Cycle Tours Limited	Frankreich und Italien
VK	CTC Cycling Holiday & Tours	Frankreich, Italien, Spanien
VK	Cycling for Softies	Frankreich
VK	Bents Cycling and Walking Tours	Deutschland, Schweiz, Österreich
VK	Saddle Skedaddle	Frankreich, Niederlande, Deutschland, Italien

Anhang 3 Tourismusaufkommen für verschiedene Routen und Netze

Tagestouristen sind Reisende, die an einem Zielort übernachten und von ihrem Urlaubsort aus Tagesausflüge unternehmen.

Tabelle 18: Aufkommen und Art des Aufkommens

Route/Gebiet	Elbrad-weg Sachsen -- Gesamt	- Elbrad-weg Prignitz - Gesamt	- Rheinland-Pfalz Radtouristen insgesamt	- Moselrad-weg Gesamt	Nieder-österreich- Rad-touristen insgesamt	Nieder-österreich- Donau	Veloland 2007	LF-Netz 2003
Aufkommen								
Übernachtungstouristen (Tsd.)	70	4,6-23,4	960	255,5	117		212	400
Tagestouristen (Tsd.)	420	0,7-3,1	17 400	153,3	383		4629	5400
Insgesamt (Tsd.)	490	5,3-26,5	18 400	409,0	500		4841	5800
Aufteilung: Übernachtungen/ Tagesausflüge								
Radfahren mit Übernachtungen	18 %	85 %	36 %	52 %	17 %	41 %		
Tagesausflüge von Touristen	10 %		11 %	10 %	6 %	13 %		
Tagesausflüge von Einheimischen	40 %		29 %	23 %	23 %	21 %		

Anhang 4 Radfahrerprofile

Tabelle 19: Radfahrerprofile von verschiedenen Routen und Netzen

Route/Gebiet	Elberadweg Sachsen Gesamt	Elberadweg Prignitz Gesamt	Rheinland-Pfalz Radtouristen insgesamt	Moselradweg Gesamt	Brandenburg Radtouristen	Nieder- österreich Radtouristen insgesamt	Nieder- österreich Donau	Veloland 2004	LF-Netz 2003
Quelle	Futour 2003 in TMBLM (hrsg.) 2008	Öhlschlager 2007	ETI 2007	ETI 2007	ift 2008	MANOVA 2007	MANOVA 2007	Ickert et al. 2005	Fietsplatfor m 2004
Alter:									
< 35	14 %	ca. 12%	7 %		14 %			*)	25 %
36-50	35 %	ca. 46% (36-56)	31 %		37 %				47 % (35-55)
51-65	41 %	ca. 42% (57+)	45 %		42 %				29 % (55+)
> 65	10%		17 %		7 %				
Durchschnitts- alter			54	54		49	47	47	
Geschlecht:									
Männlich		50 %	66 %			58 %	64 %	59 %	
Weiblich		43 %	35 %			42 %	36 %	40 %	
Kinder		7 %							
Haushaltsgröße:									
1 Person			10 %	9 %					
2 Personen			52 %	55 %					
> 2 Personen			48 %	36 %					
Kinder im Haushalt			78 % Keine						
Haushalts- einkommen:									
<1350						32 %			
1350-3000						48 %			
< 1500			14 %						
1500-3000			50 %						
> 3000			36 %			20 %			
Bildung:									

Route/Gebiet	Elberadweg Sachsen Gesamt	Elberadweg Prignitz Gesamt	Rheinland-Pfalz - Radtouristen insgesamt	Moselradweg Gesamt	Brandenburg Radtouristen	Nieder- österreich Radtouristen insgesamt	Nieder- österreich Donau	Veloland 2004	LF-Netz 2003
Hochschul- abschluss		46 %							
Fachschule (Berufsfach- schule etc.)		18 %							
Facharbeiter/ Handwerker		21 %							
Abitur		7 %							
Gymnasium		7 %							
Gruppengröße:									
1 Person		12 %	23 %				20 %	20 %	
2 Personen		57 %	49 %					52 %	
3-5 Personen		ca. 22 %	20 %					18 % (3-4)	
>5 Personen		ca. 10 %	8 %					9 % (>4)	
Durchschnittl. Gruppengröße			2,6	2,6		11		2,7	2,4

*) Altersverteilung Veloland Schweiz (Ickert et al. 2005): 0-29: 15 %, 30-39: 15 %, 40-49: 23 %, 50-59: 27 %, 60+: 20 %, Durchschnitt: 47.

Anhang 5 NUTS-Regionalcodes zur Bestimmung von Modellparametern

Tabelle 20 – NUTS-3-Regionalcodes für die Bestimmung von Gebietsfläche, Bevölkerungsgröße und Unterkünften für den Fremdenverkehr in der Region zur Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen

Route / Land / Gebiet	Regionalcode	Anmerkungen
Veloland Schweiz	ch	Übernachtungen/Betten laut http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/10/01/key.html , da die Eurostat-Daten um eine Größenordnung von der Norm abweichen.
LF-Routen Niederlande	nl	Bezogen auf die Ebene NUTS 1
Niederösterreich	at12	
Deutschland	de	
Saarland	dec	
Mecklenburg-Vorpommern	de8	
Brandenburg	de4	
Rheinland-Pfalz	deb	
EuroVelo 6 (Fr)	fr511, fr512, fr244, fr245, fr246, fr241, fr262, fr263, fr432, fr431	
Elberadweg (Sachsen)	ded36, ded27, ded25, ded21, ded29.	
Elberadweg (Prignitz)	de417	
Donau Österreich	at313, at312, at121, at126, at123, at130	
Moselradweg	deb16, deb17, deb22, deb21, deb25	
Küste und Burgen (VK) ¹⁰	UKM23, UKM24, UKM25	Gebietsflächen laut Angaben des General Register Office for Scotland von 2008.
C2C (VK)	ukd11, ukd12, ukc14, ukc23, ukc22, ukc21	
Hadrianswall (VK)	ukd11, ukd12, ukc22, ukc21	
Pennine-Radweg	ukc21, ukd12, ukd43, uke22, uke43, uke32, ukf13, ukf11	

Quelle: Alle Angaben sind Angaben von Eurostat für die regionale Hierarchieebene NUTS 3 (Fläche, BIP, Bevölkerung für 2004).

Anmerkung: NUTS steht für Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik und wurde von Eurostat entwickelt; 3 bezieht sich auf die kleinste regionale Hierarchieebene.

¹⁰ Gebietsflächen laut Angaben des General Register Office for Scotland, Bevölkerungsschätzungen Schottland von Mitte 2007, Bevölkerungsschätzungen nach Geschlecht, Alter und Verwaltungsgebiet von 2008.

Anhang 6 Fahrradmitnahme in Zügen in der Europäischen Union

Die Erfassung nachstehender Angaben erfolgte durch ROVER (2008).

Baltische Staaten:

In den in den baltischen Staaten verkehrenden Zügen ist die Fahrradmitnahme eigentlich nicht vorgesehen.

Belgien und Luxemburg:

Im Allgemeinen ist die Fahrradmitnahme erlaubt, obwohl die dafür vorgesehenen Stellplätze begrenzt sind. In Belgien beträgt der übliche Preis für eine einfache Fahrradkarte 5 EUR und für eine Tageskarte 8 EUR. In Luxemburg kostet die Fahrradbeförderung 1,10 EUR.

Bulgarien:

Die Fahrradmitnahme ist in Nah- und Regionalzügen gestattet. Bei Expresszügen beschränkt sich die Fahrradmitnahme auf Züge von Sofia nach Warna, Plowdiw, Burgas und Gorna Orjachowiza. Die Fahrradkarte kostet 2 BGN (= 1 EUR).

Dänemark:

In den meisten dänischen Zügen dürfen Fahrräder mitgeführt werden. Für die Beförderung in IC-Zügen wird eine vorherige Reservierung empfohlen. Informationen über das Angebot an Fahrradmitnahmemöglichkeiten finden sich in den Fahrplänen der Dänischen Staatsbahn DSB und auf den Bahnhöfen.

Je nach Reiseentfernung und Zugtyp variiert der Preis der Fahrradkarte (cykelklippekort) von 10,50 DKK bis zu 57,50 DKK.

Deutschland:

Mit Ausnahme der ICE-Züge ist die Fahrradmitnahme in fast jedem Zug zugelassen. Die Bestimmungen und Tarife für die Fahrradmitnahme in Nahverkehrs- und Regionalzügen (RB, RE und IRE) richten sich nach dem jeweiligen Bundesland und/oder Verkehrsverbund. In einigen Bundesländern gelten Beschränkungen für Hauptverkehrszeiten. Für die Fahrradmitnahme wird üblicherweise ein Entgelt in Höhe von 4,50 EUR (3,50 EUR in Nordrhein-Westfalen) erhoben.

Auch in vielen Fernverkehrszügen (EC/IC, IR/D, NZ, CNL) ist die Fahrradmitnahme gestattet. Dringend empfohlen wird eine Stellplatzreservierung. Für Nachtzüge besteht Reservierungspflicht. Die Fahrradkarte kostet 9 EUR, die internationale Fahrradkarte 10 EUR. In allen Nahverkehrs- und Regionalzügen ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Eine Ausnahme bilden die Nachtzüge und weitere Fernverkehrszüge, in denen ein Entgelt in Höhe von 10 EUR je Fahrrad erhoben wird und Reservierungspflicht besteht.

Finnland:

Fahrräder dürfen in IC-Zügen (Tag und Nacht) im Gepäckwagen mitgeführt werden. Das Platzangebot in den IC-Zügen ist begrenzt. Auch in verschiedenen Regionalzügen ist die Fahrradmitnahme gestattet, jedoch nicht in den Hochgeschwindigkeitszügen. In IC-Zügen kostet die Fahrradkarte 10 EUR. In Nahverkehrszügen in der Region Helsinki beträgt der Preis ungefähr 4 EUR, allerdings ist die Fahrradmitnahme in Stoßzeiten nicht möglich.

Frankreich:

In TGV-Zügen ist die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern nur gestattet, wenn diese in einer speziellen Hülle verpackt sind. Zu dieser Vorschrift gibt es mehrere Ausnahmeregelungen. In begrenztem Umfang werden Beförderungsmöglichkeiten mit Reservierungen auf folgenden TGV-Streckenabschnitten angeboten: zwischen Lille und Paris und Lille und Bordeaux, in einigen TGV-Zügen der TGV-Strecke Sud-Est und im TGV Méditerranée sowie im TGV Lyria zwischen Paris und Lausanne/Zürich/Brig, im TGV Est nach Straßburg und nach Deutschland und darüber hinaus in den meisten Corail/Lunea-Zügen und den Corail Teoz-Zügen von Paris nach Clermont-Ferrand, Brive und Straßburg sowie zwischen Bordeaux und Nizza.

Griechenland:

Eine Fahrradmitnahme ist eigentlich nicht vorgesehen.

Irland:

Fahrräder können in den Gepäckwagen in vielen Zügen mitgeführt werden. Die einzige Ausnahme bilden die Vorortzüge der Dublin Area Rapid Transport (DART), in denen Fahrräder nur zerlegt und verpackt befördert werden können. Die Fahrradtickets kosten je nach Entfernung zwischen 1,50 EUR und 5 EUR.

Italien:

Die Fahrradmitnahme ist in ausgewiesenen Regional-, Eil- und Interregio-Zügen zugelassen. Der Eurostar Italia und der Cisalpino/Pendolino fallen nicht darunter. Das 24-Stunden-Ticket kostet 3,50 EUR. Für Kurzstrecken ist das Entgelt niedriger und für den Intercity, Eurocity und die Nachtzüge beträgt es 5 EUR. Zerlegt und verpackt werden Fahrräder in Zügen wie beispielsweise dem TrenBiz und dem TrenOK kostenlos befördert.

Niederlande:

Generell ist die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen in den Niederlanden nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten (6.30 Uhr - 9.00 Uhr und 16.30 Uhr - 18.00 Uhr) zugelassen. Diese Beschränkungen gelten nicht für die Wochenenden und in den Sommerferienmonaten Juli und August. Unabhängig vom Fahrtziel kostet die Fahrradkarte 6 EUR. Für die Fahrradbeförderung von den Niederlanden nach Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Dänemark, Polen und/oder der Tschechischen Republik benötigt man ein internationales Fahrradticket mit einer Gültigkeit von 2 Monaten: die einfache Fahrkarte kostet 12 EUR, die Hin- und Rückfahrkarte 24 EUR. Dieses Ticket wird auch in vielen anderen EU-Mitgliedstaaten angeboten.

Norwegen (außerhalb der Europäischen Union):

Die Fahrradmitnahme ist für alle Züge zugelassen. Reservierungen werden dringend empfohlen, insbesondere bei Mitnahme in Regional-, Express- und Fernverkehrszügen. Auf der Strecke Haugastøl-Finse-Myrdal-Flåm wird ein spezieller Sommerfahrradzug eingesetzt. In internationalen Zügen von und nach Norwegen dürfen Fahrräder nicht mitgeführt werden. Der Ticketpreis beträgt 10 % des normalen Fahrgasttickets, mindestens jedoch 55 NOK, was etwa 7 EUR entspricht.

Österreich:

Die Fahrradmitnahme wird in den meisten Zügen und in allen Nah- und Regionalzügen angeboten. Für die anderen Züge wird die Möglichkeit einer Fahrradbeförderung in den entsprechenden Fahrplänen und auf den Bahnhöfen kenntlich gemacht. Für die Mitnahme in EC- und IC-Zügen ist eine Reservierung erforderlich. Der übliche Preis beträgt 2,90 EUR. Darüber hinaus werden Tages- und Wochentickets angeboten. Die EC-/IC-Fahrradkarte kostet 6,80 EUR.

Polen:

Fahrräder können in den meisten Zügen gegen ein Entgelt von 4,50 PLZ (etwa 1,10 EUR) oder von 9 PLZ in einem InterCity, Express- und EC-Zug mitgenommen werden. Allerdings ist die Mitnahme von Fahrrädern bei der Reise in einem Schlaf- oder Liegewagen nicht gestattet. Auch einige normale (TLK, WARS) Fernverkehrsnightzüge (keine Liegewagen) sind für die Fahrradmitnahme nicht zugelassen, wenn sie nicht über ein spezielles Abteil verfügen. Zusammengeklappte und verpackte Fahrräder werden befördert.

Portugal:

Die Erlaubnis zur Fahrradmitnahme in Regionalzügen und Nahverkehrszügen in und um Lissabon und Porto liegt im Ermessen des Schaffners. In Fernverkehrszügen dürfen Fahrräder nur verpackt mitgeführt werden. Die Ticketpreise liegen zwischen 1 EUR und 2,50EUR. An Wochenenden ist die Fahrradbeförderung manchmal kostenlos.

Rumänien:

Die Fahrradmitnahme ist nur gestattet, wenn der Zug über einen gesonderten Gepäckwagen verfügt oder der Schaffner eine Erlaubnis erteilt.

Russland:

In Nahverkehrszügen dürfen Fahrräder mitgeführt werden. In Fernverkehrszügen werden Fahrräder nur befördert, wenn sie zerlegt und verpackt sind.

Schweden:

Im Sommer 2007 führte die Schwedische Eisenbahn (SJ) die Beförderung von Fahrrädern in Zügen zwischen einigen Großstädten als Pilotprojekt ein. In der Sommerhauptreisezeit verfügen einige Zugverbindungen im Süden Schwedens über Stellplätze zur Beförderung von vier Fahrrädern je Zug. Der normale Ticketpreis beträgt 112 SEK. Die Fahrradmitnahme ist nur in Regionalzügen, die von privaten Eisenbahngesellschaften betrieben werden, möglich, wobei der Stellplatz im Allgemeinen begrenzt ist. Von Kopenhagen aus befördern dänische Züge Fahrräder über Malmö nach Göteborg und Kalmar für ein Entgelt von 74 SEK je Fahrrad.

Schweiz (außerhalb der Europäischen Union):

In fast allen Fällen ist die Fahrradmitnahme in Schweizer Zügen gestattet, einschließlich einiger weniger Privatbahnen, sogar bei Gruppen von mehr als zehn Personen/Fahrrädern. Reservierungen werden für die Sommermonate dringend empfohlen und sind in den ICN-Zügen von Ende März bis November Pflicht. Die normale Fahrradkarte kostet 15 CHF, ermäßigt 10,6 CHF.

Slowakische Republik:

Die Fahrradmitnahme ist in den meisten Zügen zugelassen und wird im Fahrplan und am Zug selbst ausgewiesen. Für IC-Züge wird eine Reservierung verlangt. Die Fahrradkarte kostet 40 SKK. Das Entgelt für eine Tagesfahrradkarte beträgt 50 SKK und die Reservierung für einen IC-Zug kostet 20 SKK.

Slowenien:

Im Allgemeinen ist die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen (in manchen nur im Sommer) gegen ein Entgelt von 2,69 EUR innerhalb Sloweniens und von 5 EUR in internationalen Zügen gestattet.

Spanien:

Die Fahrradbeförderung ist in Nahverkehrs- und Regionalzügen und im Regio Express kostenlos. Einschränkungen gelten für Züge rund um Madrid und Barcelona in den Hauptverkehrszeiten. In den TRD-Hochgeschwindigkeitszügen ist die Mitnahme von Fahrrädern nicht gestattet.

Tschechische Republik:

Die Fahrradmitnahme ist in vielen Zügen gestattet, und zwar dann, wenn im Fahrplan oder auf dem Zug selbst darauf hingewiesen wird. Die Tagesfahrradkarte kostet 25 CZK. Darüber hinaus werden auch Mehrtages-Fahrradkarten angeboten. Für die Mitnahme in EC- und ICE-Zügen empfiehlt sich eine Reservierung.

Ungarn:

Fahrräder können in allen Nahverkehrs- und Regionalzügen und in sehr wenigen internationalen Zügen mitgenommen werden. Die Kosten für die Fahrradbeförderung belaufen sich auf 25 % des normalen Fahrkartenpreises.

Vereinigtes Königreich:

Die Lage ist dadurch kompliziert, dass es 25 verschiedene Eisenbahngesellschaften mit jeweils eigenen Bestimmungen gibt. In den meisten Fällen ist die Fahrradmitnahme in allen Zügen zugelassen, wobei der Platz dafür begrenzt ist und Einschränkungen während der Hauptverkehrszeiten gelten. Einige Gesellschaften verlangen Reservierungen, erheben aber kein Entgelt für die Beförderung von Fahrrädern.

Es empfiehlt sich, in diesem Zusammenhang auch den von Marco Danzi für den Europäischen Radfahrerverband ECF verfassten Bericht „Fahrradmitnahme in Fernzügen in der Europäischen Union“ (Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union) von 2006 zu Rate zu ziehen, der für die Fahrradmitnahme spezielle Hinweise enthält: Die Pedale müssen abgebaut werden (oder so angebracht werden, dass sie nach innen zeigen) und die Lenkstange muss seitlich gedreht werden. Das Fahrrad sollte in einem Transportkarton oder einer Tasche verstaut sein. Bei Beförderung im Gepäckwagen ist es aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich, die Luft aus den Fahrradreifen und Rollstuhlreifen zu lassen. Dies könnte jedoch getan werden, um die geringe Gefahr auszuschließen, dass sie platzen und somit beschädigt werden, was natürlich auch davon abhängt, ob die Reifen nach der Ankunft wieder mühelos aufgepumpt werden können.

Anhang 7 Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften

Tabelle 21 – Übersicht über die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften

Fluggesellschaft	Land	Einfaches Flugticket innerhalb Europas (Preis in EUR)
Austrian Airlines	Österreich	70
Brussels Airlines	Belgien	40
Air France	Frankreich	60
Lufthansa	Deutschland	70
Air Berlin	Deutschland	25
Aegean Airlines	Griechenland	40
Ryanair	Irland	30 (bei Buchung über das Internet) 40 (Flughafen)
Aer Lingus	Irland	30 (bei Buchung über das Internet) 40 (Flughafen)
Alitalia	Italien	50
Norwegian Air Shuttle	Norwegen	40
KLM / Air France	Niederlande/ Frankreich	40
SAS	Skandinavien	40
TAP Portugal	Portugal	50
Sky Europe	Slowakei	30 (bei Buchung über das Internet) 40 (Flughafen)
Iberia	Spanien	75
Vueling Airlines	Spanien	30
Swiss International AirLines	Schweiz	70
EasyJet	VK	25-32
British Airways	VK	28

Anmerkungen: Allgemeine Beförderungsbedingungen

Die Pedale müssen abgebaut werden (oder so angebracht werden, dass sie nach innen zeigen) und die Lenkstange muss seitlich gedreht werden. Das Fahrrad muss sich in einem Schutzbehälter oder einer Tasche befinden. Den Fluggästen wird empfohlen, die Luft aus den Reifen zu lassen, um die Gefahr einer Beschädigung zu verringern.

Bei den meisten Fluggesellschaften gilt ein Höchstgewicht von 20 kg.

Ein Zuschlag wird im Allgemeinen für spezielle Fahrradabdeckungen erhoben (ca. 10 EUR pro Fahrrad).

Anhang 8 Einbeziehung des Öffentlichen Verkehrs in den Iron Curtain Trail (nördlicher Teil)

Finnland



Begrenzte Informationen zum Busverkehr werden auf der folgenden Website nur bei näheren Angaben zur Route angeboten:
http://www.matkahuolto.fi/en/travel_services/timetables/

Estland

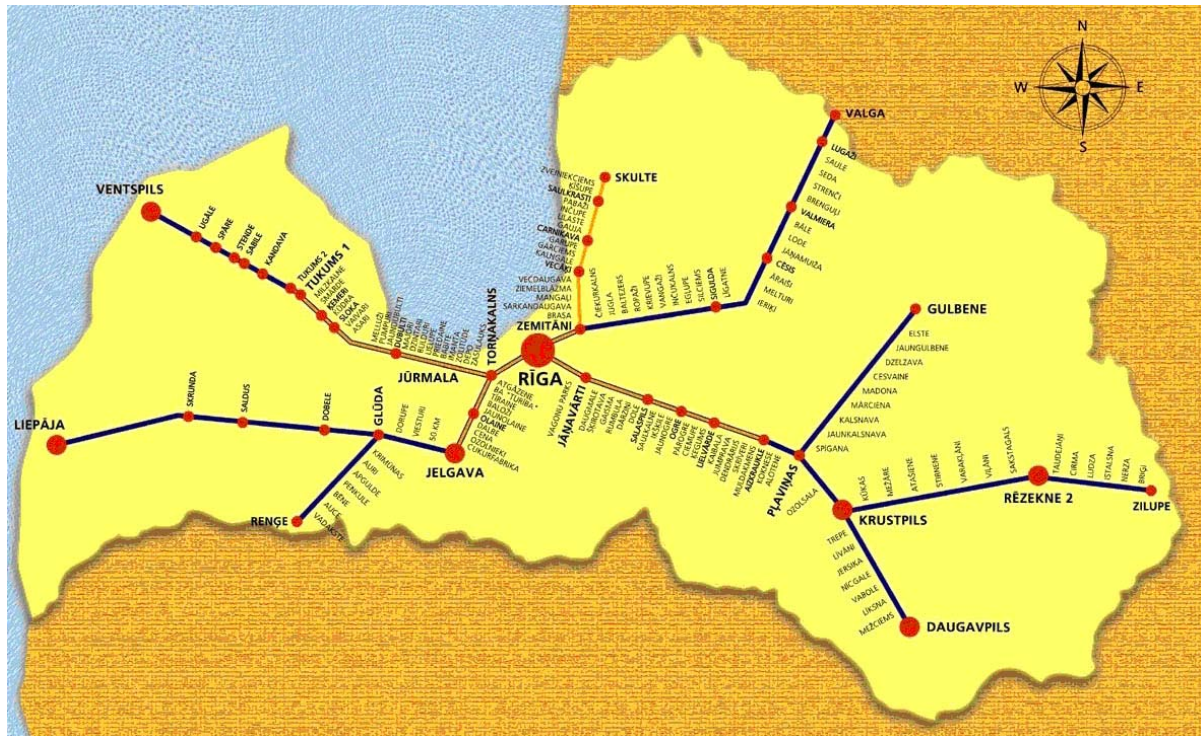
Einbeziehung von Eisenbahn und Fähre

Bahn: Tallinn, Paldiski

Fähre: Tallinn – Helsinki (täglich 9 Abfahrten)

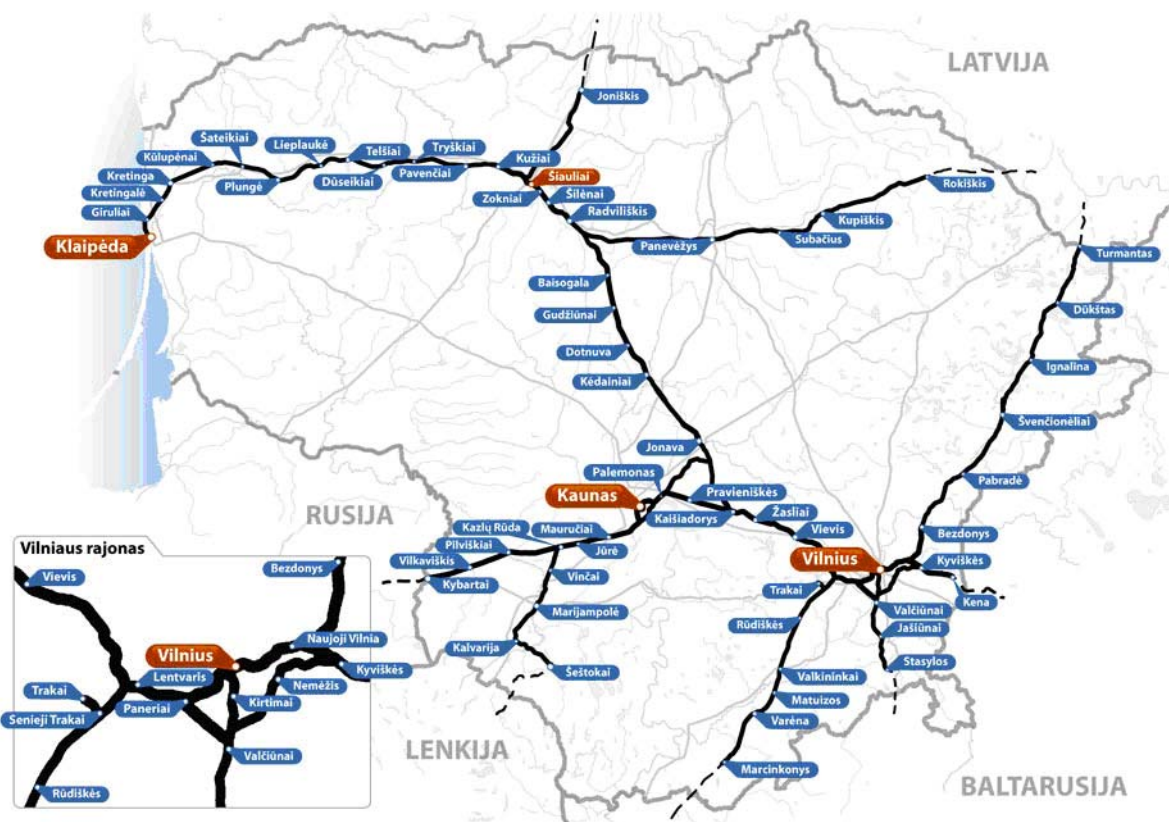
Tallinn – Stockholm (täglich 1 Abfahrt)

Lettland



Bahn und Fähre: Lettland hat drei große Häfen – Liepāja, Riga und Ventspils;

Litauen



Fähre: Klaipėda ist der einzige große Hafen in Litauen; angeboten werden die folgenden Fährverbindungen, allerdings ohne Fahrplanauskunft

Klaipėda – Kiel (Deutschland) - Klaipėda
Klaipėda – Sassnitz (Deutschland) – Klaipėda
Klaipėda – Karlshamn (Schweden) – Klaipėda
Klaipėda – Kopenhagen – Fredericia (Dänemark)
Klaipėda – Baltisk (Russland) - Klaipėda
Klaipėda – Aabenraa – Aarhus (Dänemark)

Bahn

Wie man sehen kann, ist Klaipėda der wichtigste Bahnhof am Iron Curtain Trail. Fahrplanauskünfte werden jedoch nur erteilt, wenn Abreise- und Ankunftsbahnhof angegeben werden.

(<http://www.litrail.lt/wps/portal>)

Polen



Fähre: Die Häfen Gdansk, Gdynia, Szczecin, Ustka und Kolobrzeg liegen alle in der Nähe des Iron Curtain Trails. Gdynia ist der wichtigste Bahnhof am Iron Curtain Trail.

Deutschland

Der Hamburger Hafen ist der größte Hafen Deutschlands.

Hamburg ist auf dem Iron Curtain Trail zugleich der wichtigste Bahnhof für den Zugverkehr nach Deutschland hinein.

Der InterCityExpress oder ICE ist ein Hochgeschwindigkeitszug, der von der Deutschen Bahn innerhalb Deutschlands und auf Strecken eingesetzt wird, die Deutschland mit Großstädten in den Nachbarländern, wie beispielsweise Zürich, Wien, Paris, Amsterdam, Lüttich und Brüssel verbinden. Die Fahrradmitnahme in diesen Zügen ist derzeit nicht möglich. Das Streckennetz innerhalb Deutschlands ist gut ausgebaut und Züge verkehren in fast allen Gebieten. Selbst in den kleinsten Dörfern hält im regulären Bahnlinienverkehr mindestens ein Zug alle zwei Stunden. In fast allen Großstadtregionen bestehen S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und/oder Busverkehrsnetze.

Anhang 9 Berechnungen auf der Grundlage von NUTS-3-Regionen entlang des Iron Curtain Trail

Tabelle 22 – Liste der NUTS-3-Regionen, die zur Ermittlung der Nachfrage entlang des Iron Curtain Trail dienen

NUTS-3-Code	Land
no073	Finnmark
fil a3	Lappi
fil a2	Pohjois-Pohjanmaa
fil 34	Kainuu
fil 33	Pohjois-Karjala
fil 87	Etelä-Karjala
ee 007	Kirde-Eesti
ee 006	Kesk-Eesti
ee 001	Põhja-Eesti
ee 004	Lääne-Eesti
lv 007	Pieriga
lv 006	Riga
lv 003	Kurzeme
lt 003	Klaipėdos (Apskritis)
pl 621	Elblaski
pl 634	Gdanski
pl 633	Trojmiejski
pl 631	Slupski
pl 422	Koszalinski
pl 423	Stargardzki
pl 425	Szczecinski
de 801	Greifswald, Kreisfreie Stadt
de 80f	Ostvorpommern
de 801	Greifswald, Kreisfreie Stadt
de 805	Stralsund, Kreisfreie Stadt

NUTS-3-Code	Land
de 80d	Nordvorpommern
de 803	Rostock, Kreisfreie Stadt
de 807	Bad Doberan
de 806	Wismar, Kreisfreie Stadt
de 80e	Nordwestmecklenburg
de 80a	Ludwigslust
de 935	Lüneburg, Landkreis
de 934	Lüchow-Dannenberg
dee 04	Altmarkkreis Salzwedel
dee 07	Börde
dee 09	Harz
deg 07	Nordhausen
deg 06	Eichsfeld
deg 09	Unstrut-Hainich-Kreis
deg 0p	Wartburgkreis
deg 0b	Schmalkalden-Meiningen
deg 0e	Hildburghausen
deg 0h	Sonneberg
deg 01	Erfurt, Kreisfreie Stadt
deg 0k	Saale-Orla-Kreis
ded 17	Vogtlandkreis
cz 041	Karlovarský
cz 032	Plzenský
cz 031	Jihočeský
cz 064	Jihomoravský
sk 041	Presovský kraj
sk 042	Kosický kraj
hu 221	Gyor-Moson-Sopron

NUTS-3-Code	Land
hu 222	Vas
hu 223	Zala
hu 232	Somogy
hu 231	Baranya
hu 331	Bács-Kiskun
hu 333	Csongrád
ro 424	Timis
ro 422	Caras-Severin
ro 413	Mehedinti
bg 311	Vidin
bg 312	Montana
bg 412	Sofia
bg 414	Pernik
bg 415	Kyustendil
bg 413	Blagoevgrad
bg 424	Smolyan
bg 425	Kardzhali
bg 422	Haskovo
bg 343	Yambol
bg 341	Burgas

Anmerkung: NUTS bezeichnet die von Eurostat entwickelte Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik; Code 3 entspricht der kleinsten Gebietseinheit.

Anhang 10 Liste der Sachverständigen für die Informationsgewinnung

Organisation	Nachname	Vorname	Land
Die Sachverständigengruppe			
Institut für Verkehr und Fremdenverkehr (Institute of Transport and Tourism)			VK
	Lumsdon	Les	
	Weston	Richard	
	McGrath	Peter	
	Davies	Nick	
Zentrum für nachhaltigen Verkehr und Fremdenverkehr			Niederlande
	Peeters	Paul	
	Piket	Pieter	
	Eijgelaar	Eke	
Europäisches Parlament			Europa
	Cramer	Michael	
	Danklefsen	Nils	
	Beeckmans	Paul	
Die wichtigsten Organisationen, die der Bitte um Informationen nachkamen			
Europäischer Radfahrerverband ECF			Europa
Hauptbüro	Ensink	Bernhard	
ECF Ungarn	Bodor	Adam	
Idéværkstedet De Frie Fugle	Larsen	Jens Erik	Dänemark
Velobuero	Stadtherr	Lukas	Schweiz
Russischer Radfahrclub. NRO Fahrradverkehrsverband	Nalimow	Igor	Russland
Filoi tou podèlatou (Freunde des Fahrrads)	Hadjialexiou	Lydia	Griechenland
Ministerium für Tourismus	Dangulea	Julia	Rumänien
Sustrans			VK

Organisation	Nachname	Vorname	Land
	Insall	Philip	
	Cope	Andy	
Ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH	Weinberger	Christian	Österreich
ARGUS (Österreich)	Hemmens	Benjamin	Österreich
IG-Fahrrad	Leitner	Wolfgang	Österreich
Fietzersbond vzw	Herrijgers	Eva	Belgien
Udruga BICIKL	Širola	Darinka	Kroatien
Ministerium für Ökologie	Peigne	Hubert	Frankreich
Verkehrsforschung	Martinek	Jaroslav	Tschechische Republik
Polish Greenways	Kryzstof	Florys	Polen
Visit Denmark	Urfe	Lisbeth	Dänemark
Magyar Kerékpáros-Klub	László	János	Ungarn
FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, CYRONMED	Sforza	Raffaele	Italien
Latvijas Velocelojumu Informācijas Centre	Silenieks	Viesturs	Lettland
Lithuanian Cyclists' Community	Ružinskas	Saulius	Litauen
Stiftung Umweltpartnerschaft (Polen)	Zareba	Dominika	Polen
Pommerscher Verband „Gemeinsames Europa“ (PSWE)	Piotrowicz	Andrzej B.	Polen
CCN, Clubul de Cicloturism Napoca	Mititean	Radu	Rumänien
ConBici	Rivero	Pilar	Slowenien
Pro Velo Schweiz	Merkli	Christoph	Schweiz
VCS / ATE	Tschopp	Jürg	Schweiz
Fundacion de los ferrocarriles	Hernandez-Colorado	Arantxa	Spanien
CCN, Cycle Campaign Network	Franklin	John	VK

Organisation	Nachname	Vorname	Land
Stiftung SchweizMobil	Utiger	Martin	Schweiz
Fundacion de los ferrocarriles Espanoles	Aycart	Carmen	Spanien
ETRA	Roetynck	Annick	Europa
Bernstein-Radweg Greenways	Rohac	Jan	Slowakei
Greenways	Sepsei	Gergely	Ungarn
Stiftung Umweltpartnerschaft (Polen)	Mitka	Nizinska	Polen
Stiftung Umweltpartnerschaft (Tschechische Republik)	Mourek	Daniel	Tschechische Republik
Tourismusorganisation Zypern (Cyprus Tourism Organisation)	Liatiri	Monica	Zypern
Ciclopista del Sole	Pedroni	Claudio	Italien
CYRONMED	Vicini	Doretta	Europäische Mittelmeerländer
BaltiCCycle	Wurft	Frank'as	Baltische Staaten und Belarus
Europäisches Tourismus Institut GmbH (ETI)	Hallerbach	Bert	Deutschland
Deutscher Tourismusverband Service GmbH	Keutmann	Ulf	Deutschland
CzechTourism	Martinek	Jaroslav	Tschechische Republik
Fachhochschule Eberswalde / Studiengang Tourismusmanagement, Regionalentwicklung	Rein	Hartmut	Deutschland
ETI, Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier	Hallerbach	Bert	Deutschland
ADFC, Abteilung Tourismus	Richter	Wolfgang	Deutschland
Forum Anders Reisen - verantwortlich für die Fahrradreise am „Grünen Band Europas“ (GreenBelt Tour) 2009	Polenz	Rainer	Deutschland
Landestourismusverband Brandenburg e.V. (LTV Brandenburg); Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB); Deutscher Tourismusverband (DTV), Leiter des Fachbereichs „Naturschutz, Umwelt und Tourismus“	Jennert	Raimund	Deutschland
Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab - Regionalmanagerin & Paneuropa-Radweg	Frauenreuther	Margit	Deutschland
DTV (Deutscher Tourismusverband e.V.) - verantwortlich für das Pilotprojekt D-Route 3 (=EV2)	Keutmann	Ulf	Deutschland

Organisation	Nachname	Vorname	Land
DTV (Deutscher Tourismusverband e.V.) - verantwortlich für die Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Termin: März 2009	Hegemann & Dunkelberg	Iris & Dirk	Deutschland
DZT Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. - Themenmanagerin Aktivurlaub	König	Beate	Deutschland
Tourism Vision / ehem. Universität Lüneburg	Fischer	Julian	Deutschland
Emsradweg (ehem. Universität Trier)	Freitag	Elke	Deutschland
invent GmbH	Miglbauer	Ernst	Deutschland
Trendscope	Hürten & Brimmer	Dennis & Oliver	Deutschland
Treinreiswinkel	Brall	Helmut	Niederlande
Fietsvakantiewinkel	Houtstra	Frank	Niederlande
Fietsplatform	Nijland	Erik	Niederlande
SchweizMobil / Stiftung Veloland Schweiz	Utiger	Martin	Schweiz
NBTC (Niederländisches Büro für Tourismus)	Ornee	M	Niederlande
Toerisme Vlaanderen (Flämisches Büro für Tourismus)	Vervlyte & Plasman	Dries & Sofie	Belgien
Office de Promotion du Tourisme de Wallonie et de Bruxelles (Wallonisches Büro für Tourismus)	-	-	Belgien
NBTC (Niederländisches Büro für Tourismus)	Schouten	Maartje	Niederlande
	Weijdem	Wendy	Niederlande
Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg	Hemmerich & Lagemann	Anja & Michael	Deutschland
BAYERN TOURISMUS Marketing GmbH	Bluemcke	Kristina	Deutschland
Programmbüro GTZ/ WBF Serbien - Projekt „Regionalentwicklung entlang der Donau“	Limbert	Wolfgang	Deutschland
SBB - Abteilung Medien	Marti	Roman	Schweiz
Scandlines	Bohnsack	Juliane	Deutschland, Dänemark, Baltische Staaten, Schweden
Balearia	Boix	Pilar	Spanien

Anhang 11 Übersicht Fahren

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Stellplatz für Fahrräder?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Werbeaktionen?	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)
Adria Ferries	Italien, Albanien	Ja	Kostenlos	Auf Italienisch	Triest-Durres
Agemar	Italien, Albanien	Ja	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Bari-Durres
Alstrafikken	Dänemark	Ja	Erwachsene – 85 DKK, Kinder (4-15) – 40 DKK unter 4 Jahren – kostenlos	Nein	Bøjden-Fynshav
Azzurra Line	Italien, Kroatien, Albanien, Montenegro	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Bari (Italien) - Durres (Albanien); Bari-Dubrovnik (Kroatien); Bari-Kotor (Montenegro); Bari-Bar (Montenegro)
Balearia	Spanien, Balearische Inseln	Ja	Kostenlos	Ja	Barcelona-Mallorca; Barcelona-Menorca; Denia-Mallorca; Denia-Ibiza; Valencia-Menorca; Mallorca-Menorca; Mallorca-Ibiza; Ibiza-Formentera
Bastø Fosen	Dänemark	Ja	Kostenlos	Nein	Fähre Moss-Horten
Blueline	Kroatien, Italien	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Ancona-Split / Hvar / Vis
Bornholms Traffiken	Schweden, Dänemark	Ja	Erwachsene – 191 DKK, Kinder (4-15) – 96 DKK, unter 4 – 10 kostenlos (variiert je nach Fährstrecke und Hauptsaison / Nebensaison)	Nein	Rønne-Koge / Ystad
Brittany Ferries	England, Irland, Frankreich, Spanien	Ja	Rückfahrkarte 10 EUR	Nicht auf der Website	Portsmouth nach Caen; Portsmouth nach Cherbourg; Portsmouth nach St. Malo; Poole nach Cherbourg; Plymouth nach Roscoff; Portsmouth nach Santander; Plymouth nach Santander; Cork nach Roscoff
Colorline	Dänemark, Norwegen	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Hirtshals-Kristensand; Hirtshals-Larvik; Stromstad-Sandefjord; Kiel-Oslo
Condor Ferries	England, Frankreich	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Weymouth / Poole / Portsmouth-Guernsey / Jersey / Cherbourg / St. Malo

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Stellplatz für Fahrräder?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Werbeaktionen?	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)
Corsica Ferries	Frankreich, Italien (nach Korsika und Sardinien)	Ja	2,85 EUR		Livorno-Bastia; Savona-Bastia / Ile Rousse / Calvi; Nizza / Toulon-Bastia / Ile Rousse / Calvi / Ajaccio; Livorno / Civitavecchia-Golfo Aranci
DFDS Seaways	England, Norwegen, Schweden, Niederlande, Dänemark	Ja	Normaltarif 5 GBP (Einzelfahrt)	Nein	Newcastle-Amsterdam, Newcastle-Bergen, Newcastle-Stavanger, Newcastle-Haugesund, Newcastle-Göteborg, Newcastle-Kristiansand, Harwich-Esbjerg, Kopenhagen-Oslo, Kristiansand-Helsingborg-Göteborg
Dimaiolines	Italien, Sizilien, Sardinien	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Neapel-Palau / Cagliari / Golfo Aranci
Ferryways	England, Belgien	Betrieb eingestellt			
Fjordline	England, Norwegen, Dänemark	Ja	7-17 EUR	Nicht auf der Website	Bergen-Hirtshals; Hirtshals-Stavanger
GLD Lines	Frankreich, Italien, Spanien	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Barcelona-Livorno / Civitavecchia; Civitavecchia-Toulon / Portovecchio; Palermo-Salerno
Grandi Navi Veloci	Spanien, Italien, Malta	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Genua-Barcelona / Porto Torres / Olbia / Palermo; Palermo-Civitavecchia / Livorno
Harwich Harbour Foot Ferry	England	Ja	1,50 GBP - 2,30 GBP	Nicht auf der Website	Harwich-Shotley-Felixstowe
HD ferries	Kanalinseln, Frankreich	Ja	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Jersey-Guernsey-St. Malo
Hurtigruten	Norwegen	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Bergen-Alesund-Molde-Kristiansund-Trondheim-Stamsund-Harstad-Tromsø und 20+ kürzere Zwischenhalte
Irish Ferries	Irland, VK, Frankreich	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Holyhead-Dublin; Rosslare-Pembroke / Cherbourg / Roscoff
Iscomar	Spanien, Balearische Inseln	Ja	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Ibiza-Barcelona / Formentera / Denia; Valencia-Palma / Mahon; Barcelona-Palma / Mahon; Alcudia-Ciutadella
Langelandstrafikken	Dänemark	Ja	Erwachsene – 84 DKK, Kinder	Nein	Spodsbjerg-Tårs

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Stellplatz für Fahrräder?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Werbeaktionen?	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)
			(4-15) – 42 DKK; unter 4 – 10 DKK		
LD Lines	England, Frankreich	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Le Havre-Portsmouth / Newhaven; Dover-Boulogne / Dieppe; Dieppe-Newhaven
Minoan	Italien, Griechenland	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Patras-Ancona / Venedig / Korfu / Igoumenitsa; Piräus-Heraklion
Moby Lines	Italien, Korsika, Sardinien	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Genua-Olbia / Porto Torres / Bastia; Olbia-Porto Torres / Livorno / Piombino; Livorno-Bastia; Bonifacio-Santa Teresa di Gallura; Portoferrario-Piombino
Naviera Armas	Portugal, Kanarische Inseln	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Teneriffa, Portimao, Madeira, Lanzarote, La Palma, La Gomera, Gran Canaria, Fuerteventura, El Hierro
Nordic Jet Line	Finnland, Estland	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Tallinn-Helsinki
Norfolk Line	England, Frankreich, Belgien, Schottland, Irland, Nordirland	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Dover-Dunkerque; Liverpool-Belfast / Dublin; Edinburgh-Zeebrugge
North Link Ferries	Schottland - Shetland-Inseln / Orkney	Ja	Kostenlos	Nein	Aberdeen-Kirkwall / Lerwick; Scrabster-Stromness; Lerwick-Kirkwall
P & O Ferries	England, Niederlande, Belgien, Frankreich, Spanien, Irland, Schottland	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Dover-Calais; Hull-Rotterdam / Zeebrugge; Bilbao-Portsmouth; Liverpool-Dublin; Larne-Troon / Cairnryan
Polferries	Polen, Dänemark, Schweden	Ja	40-70 SEK/ 40-50 DKK (unterschiedlich je nach Strecke)	Nicht auf der Website	Gdansk-Nyashamn; Swinoujscie-Ystad / Kopenhagen / Rønne
RG Line	Finnland, Schweden	Ja	6 EUR	Nicht auf der Website	Vaasa-Umea
Samsøtrafikken	Dänemark	Ja	25 DKK	Nein	Kolby Kas-Hou
Scandlines	Dänemark, Deutschland, Lettland,	Ja	Unterschiedlich. Normalerweise 16-23 EUR	Nicht auf der Website	Puttgarden-Rødby; Rostock-Ventspils / Trelleborg / Hanko / Gedser; Århus-Aabenraa-

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Stellplatz für Fahrräder?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Werbeaktionen?	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)
	Schweden, Estland, Litauen				Klaipeda; Sassnitz-Trelleborg; Helsingor-Helsingborg
Sea France	England, Frankreich	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Dover-Calais
Smyril Line Ferries	Norwegen, Schottland, Island, Faröer-Inseln, Dänemark	Ja	Mit Rückfahrt, von 62 EUR bis 293 EUR, je nach Strecke und Jahreszeit	Nicht auf der Website	Hanstholm-Seydisfjordur / Bergen / Torshavn; Torshavn-Seydisfjordur / Bergen; Seydisfjordur-Bergen; Scrabster-Torshavn / Seydisfjordur
Snav	Italien, Sizilien, Sardinien, Kroatien, Griechenland	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Brindisi / Paxos-Korfu; Pescara-Huar; Ancona-Spalato; Neapel-Äolische Inseln / Palermo / Golf von Neapel / Pontinische Inseln / Oblia; Civitavecchia-Olbia / Palermo; Cagliari-Palermo
SNCM	Frankreich, Italien, Korsika, Sardinien				Toulon / Marseilles / Nizza-Sardinien / Korsika
SpeedFerries	England, Frankreich	Betrieb eingestellt			
Steam Packet	England, Isle of Man, Irland	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Liverpool / Heysham / Belfast / Dublin-Douglas
Stena Line	England, Holland, Norwegen, Dänemark, Schweden	Ja	Zuschlagsgebühr in Abhängigkeit von der Strecke. Normaler Preis: 5 GBP	Informationen auf der Website über Fahrradurlaub in den Niederlanden, spezifische Hinweise zu Fragen der Sicherheit und Aufbewahrung auf der Route	Belfast-Stranraer; Fishguard-Rosslare; Fleetwood-Larne; Harwich-Hoek van Holland; Holyhead-Dún Laoghaire / Dublin
Superfast Ferries	Schottland, Belgien, Griechenland, Italien	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Rosyth-Zeebrugge; Ancona / Bari-Patras / Igoumenitsa
SuperSeaCat	Norwegen, Schweden, Dänemark	Betrieb eingestellt			SuperSeaCat

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Stellplatz für Fahrräder?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Werbeaktionen?	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)
Tallink Silja	Finnland, Schweden, Estland	Ja	10 EUR	Nicht auf der Website	Stockholm-Helsinki / Tallinn / Turku / Riga; Helsinki-Rostock / Tallinn
Tirrenia	Albanien, Italien, Korsika, Sardinien	Keine Angaben	Keine Angaben	Nicht auf der Website	Arbatax-Olbia / Genua / Civitavecchia / Fiumicino / Cagliari; Bari-Durazzo; Cagliari-Trapani
Transeuropa Ferries	England, Belgien	Nein	Entfällt	Nein	Oostende-Ramsgate
Transmanche Ferries	England, Italien, Frankreich, Irland	Ja	Kostenlos	Nicht auf der Website	Marseilles-Barcelona; Toulon-Civitavecchia; Le Havre-Portsmouth / Newhaven; Dover-Boulogne / Dieppe; Dieppe-Newhaven
TT Line	Deutschland, Schweden	Ja	5 EUR (ohne Rückfahrt)	Nicht auf der Website	Rostock-Travemünde-Trelleborg
TTT Lines	Italien, Sizilien	Ja	12 EUR (ohne Rückfahrt)	Nicht auf der Website	Neapel-Catania
Venezia Lines	Italien	Ja	10 EUR (ohne Rückfahrt)	Nicht auf der Website	Durres-Bari
Viking Line	Finnland, Schweden, Estland	Ja	7 EUR	Nicht auf der Website	Helsinki-Tallinn; Mariehamn-Helsinki / Turku / Kapelskar / Stockholm

Anhang 12 Sachverständigenbefragung zum Fahrrad-tourismus in Europa

Im Rahmen der Studie wurden Sachverständigen in einer Online-Erhebung Fragen über Radfahren, Fahrradtourismus und die Fahrradindustrie gestellt. Die Befragung zielte darauf ab, zu ermitteln, wie sich nach Auffassung von Fahrradsachverständigen unterschiedlicher Bereiche der Fahrradtourismus entwickeln werde und wie sie die Zukunft des EuroVelo-Netzes einschätzten.

Die Befragung war in sieben Abschnitte untergliedert, und zwar: Fahrradtourismus, EuroVelo, Fahrrad und Beförderung, Fahrradreisen, Urlaubspräferenzen, Die Zukunft und Über mich. Jeder Abschnitt enthielt Fragen oder Aussagen, die unter Verwendung einer vorgegebenen Skalierung beantwortet werden mussten. Zum Abschluss wurden die Befragten gebeten, mitzuteilen, was die Europäische Union ihrer Auffassung nach tun könne, um die Entwicklung des Fahrradtourismus und des EuroVelo-Netzes zu fördern.

Im ersten Abschnitt wurden allgemeine Fragen zu Trends im Fahrradtourismus, zu Fahrradrouten und zur Finanzierung gestellt. Im nächsten Abschnitt wurde gefragt, ob sie das EuroVelo-Netz kennen und welchen Beitrag es ihrer Auffassung nach zum Fahrradtourismus leistet. Im dritten Abschnitt wurde erkundet, wie problemlos sie ihrer Meinung nach ihre Fahrräder in verschiedenen Verkehrsmitteln befördern lassen können. Die nächsten beiden Abschnitte fragten danach, wie wichtig bestimmte Faktoren für ihre Wahl einer Radtourroute wären und welche Urlaubspräferenzen sie hätten. Im sechsten Abschnitt wurden sie um ihre Meinung zur Zukunft von Fahrradurlaub und des EuroVelo-Netzes gebeten.

Fahrradtourismus

Die Befragten wurden gebeten, ihre Ansichten zu den folgenden Aussagen unter Verwendung der Skalierung *Sinkend*, *Gleichbleibend*, *Steigend*, *Weiß nicht* zu äußern. Die Antworten auf die drei Fragen zu Stand und Nachfrage beim Fahrradtourismus weisen durchgängig gleichbleibende Niveaus aus. Zu den Fragen, die die Finanzierung der Radwege betrafen, gingen gemischte Antworten ein, wobei die zweithäufigste Antwort *Gleichbleibend* (34 % beziehungsweise 33 %) lautete.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Die Nachfrage nach Fahrradurlaub in Ihrem Land ist	Gleichbleibend (83 %)	Gleichbleibend
Die Nachfrage nach Tagesausflügen mit dem Rad in Ihrem Land ist	Gleichbleibend (86 %)	Gleichbleibend
Die Zahl der Radrouten ist	Gleichbleibend (66 %)	Gleichbleibend
Die Höhe der finanziellen Aufwendungen für Radrouten durch die Gemeinden ist	Steigend (42 %)	Steigend
Die Höhe der finanziellen Aufwendungen für Radrouten durch regionale Regierungen ist	Steigend (44 %)	Steigend
Im Allgemeinen ist der Fahrradtourismus in Ihrem Land	Gleichbleibend (78 %)	Gleichbleibend

EuroVelo

Die Befragten sollten angeben, ob ihnen EuroVelo bekannt sei; von denen, die darauf antworteten, bestätigten 69 % das mit Ja. Diejenigen, die mit Ja geantwortet hatten, wurden daraufhin gebeten, zu den folgenden Aussagen ihre Zustimmung oder Nichtzustimmung zu erklären und dafür die vorgegebenen Antworten *Lehne stark ab*, *Lehne ab*, *Neutral*, *Stimme zu*, *Stimme stark zu* zu verwenden. Starke Zustimmung fand die erste Aussage, der auch weitere 39 % der Befragten zustimmten. In gleichem Umfang fand die zweite Aussage Zustimmung, die darüber hinaus noch bei 28 % auf starke Zustimmung stieß. EuroVelo wurde wichtiger für den ländlichen Tourismus (59 % Zustimmung) als für den städtischen Tourismus (48 % Zustimmung) befunden. In den Meinungen zu den zwei letzten Aussagen wird die Entwicklung von Radfernwegen zur Förderung des Tourismus unterstützt. Allerdings zeigte sich ein signifikanter Unterschied bei den Antworten aus den neuen EU-Mitgliedstaaten und anderen osteuropäischen Ländern, die mit 44 % die Bedeutung von Radfernwegen bestritten, gegenüber 59 % aus den anderen Ländern in Europa.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Das EuroVelo-Netz ist wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus in Europa	Stimme stark zu (47 %)	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus in Ihrem Land	Stimme zu (43 %)	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des ländlichen Tourismus in Ihrem Land	Stimme zu (35 %)	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des städtischen Tourismus in Ihrem Land	Neutral (34 %)	Neutral
Radfernwege sind weniger wichtig als örtliche Radwege	Lehne ab (42 %)	Lehne ab
Radfernwege ziehen mehr Besucher an als örtliche Radwege	Stimme zu (43 %)	Stimme zu

Fahrräder und Beförderung

Anschließend wurden sie gefragt, wie einfach es wäre, bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit Radfahren und Fahrradbeförderung in ihrem Land auszuführen, und sollten zur Beantwortung die vorgegebene Skalierung *Überhaupt nicht einfach*, *Nicht einfach*, *Neutral*, *Einfach*, *Sehr einfach*, *Nicht zutreffend* nutzen. Starke Unzufriedenheit wurde bei der Frage der Benutzerfreundlichkeit von InterCity-, Hochgeschwindigkeitszügen und internationalen Zügen zum Ausdruck gebracht. Dafür lassen die Ergebnisse aber vermuten, dass das Problem in den neuen EU-Mitgliedstaaten weniger stark wahrgenommen wird, wo im Durchschnitt weniger Befragte als in den westeuropäischen Ländern mit *Überhaupt nicht einfach* oder *Nicht einfach* antworteten. Bei Bussen, Straßenbahnen oder Flugzeugen scheint das Bild nicht besser zu sein. Das einzige Beförderungsmittel, das stets Zufriedenheit hervorzurufen scheint, ist die Fähre. Mehr als die Hälfte der Befragten geben an, dass Fahren *Einfach* oder *Sehr einfach* zu nutzen seien.

Aufgabe	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Ihr Fahrrad in einem Nahverkehrs- oder Regionalzug mitzuführen?	Sehr einfach (38 %)	Sehr einfach
Ihr Fahrrad in einem InterCity-Zug mitzuführen?	Nicht einfach (34 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Hochgeschwindigkeitszug mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach (50 %)	Überhaupt nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem EC-Zug oder einem anderen internationalen Zug mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach (35 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Bus des Ortsverkehrs oder in der Straßenbahn mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach (50 %)	Überhaupt nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Fernreisebus mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach (41 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einer Fähre mitzuführen?	Einfach (33 %)	Einfach
Ein Fahrrad auf einem Bahnhof (Eisenbahn) zu mieten?	Überhaupt nicht einfach (38 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einem Inlandsflug mitzuführen?	Nicht einfach (30 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einem Auslandsflug mitzuführen?	Nicht einfach (30 %)	Nicht einfach

Fahrradreisen

Zu Fahrradfernreisen wurden die Teilnehmer dann gebeten, anzugeben, wie wichtig die folgenden Faktoren sind, wenn sie eine Radtour auswählen und zur Einschätzung die vorgegebenen Antworten *Unwichtig*, *Etwas wichtig*, *Wichtig*, *Sehr wichtig*, *Äußerst wichtig* zu verwenden. Aus den Antworten auf diese Frage wird ersichtlich, dass die wichtigsten Faktoren, die bei der Gestaltung einer Fahrradrouten bedacht werden, folgende sind: inwieweit die Route verkehrsfrei und die Strecke landschaftlich angenehm und abwechslungsreich ist, sowie die Zuverlässigkeit von Informationen (einschließlich Beschilderung, Unterkunftsangebote, Anbindung an Umsteigepunkte auf andere Verkehrsmittel etc.). Viele dieser Faktoren wurden im Durchschnitt von den Befragten aus den bestehenden EU-Ländern für wichtiger erachtet als von den Befragten in den neuen Mitgliedstaaten.

Faktor	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Verkehrsfreie Route	Sehr wichtig (38 %)	Sehr wichtig
Schöne Landschaft	Sehr wichtig (47 %)	Sehr wichtig
Dienstleistungseinrichtungen wie beispielsweise Unterkünfte und Cafés	Wichtig (39 %)	Wichtig
Klare Beschilderung	Sehr wichtig (35 %)	Wichtig
Fahrt durch bzw. in der Nähe von Naturschutzgebieten oder von landschaftlich auffallend schönen Gebieten	Sehr wichtig (38 %)	Sehr wichtig
Zuverlässige Informationen	Wichtig (38 %)	Wichtig
Anbindung an die Bahn	Wichtig (33 %)	Wichtig

Besucherattraktionen	Wichtig (33 %)	Wichtig
Fahrt auf einer langen (internationalen) Route	Etwas wichtig (35 %)	Etwas wichtig
Länderübergreifende standardisierte Beschilderung auf internationalen Radwegen	Wichtig (37 %)	Wichtig
Länderübergreifende Qualitätsstandards für internationale Radwege	Wichtig (39 %)	Wichtig

Urlaubspräferenzen

Zu ihren eigenen Radurlaubspräferenzen befragt, wurden sie gebeten, mehrere Optionen anhand der vorgegebenen Antworten *Sagt mir überhaupt nicht zu*, *Sagt mir nicht zu*, *Neutral*, *Sagt mir zu*, *Sagt mir sehr zu* zu bewerten. Aus den Antworten in diesem Abschnitt wird ersichtlich, dass der bevorzugte Radurlaub ein Urlaub in Europa wäre, zu dem man mit dem Zug anreist. Fast die Hälfte der Befragten zieht es vor, die Reise unmittelbar von ihrer Haustür aus anzutreten. Allerdings zeigt sich, wie bereits zuvor, eine kleine Abweichung bei der durchschnittlichen Präferenz zwischen dem „alten“ und dem „neuen“ Europa, da in den neuen Mitgliedstaaten eine größere Präferenz für einen Auto-/Rad-Urlaub in den eigenen Ländern festzustellen ist.

Präferenzen	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Fahrradreise von zu Hause aus zu einem touristischen Ziel	Sagt mir zu (33 %)	Neutral
Fahrradreise in Ihrem eigenen Land	Sagt mir zu (38 %)	Sagt mir zu
Fahrradreise in einem anderen Land in Europa	Sagt mir zu (46 %)	Sagt mir zu
Fahrradreise in einem anderen Teil der Welt	Neutral (36 %)	Neutral
Flug-/Fahrradurlaub	Sagt mir nicht zu (29 %)	Sagt mir nicht zu
Auto-/Fahrradurlaub	Sagt mir zu (30 %)	Neutral
Zug-/Fahrradurlaub	Sagt mir zu (42 %)	Sagt mir zu
Bus-/Fahrradurlaub	Neutral (34 %)	Neutral

Die Zukunft

Die Befragten wurden anschließend gebeten, anzugeben, inwieweit sie den Aussagen über die Zukunft des Fahrradtourismus und des EuroVelo-Netzes zustimmen und dafür die vorgegebenen Antworten *Lehne stark ab*, *Lehne ab*, *Neutral*, *Stimme zu*, *Stimme stark zu* verwenden. Mehr Befragte aus den neuen Mitgliedstaaten (40 %) als Befragte aus Westeuropa (30 %) waren der Ansicht, dass das EuroVelo-Netz in den nächsten fünf Jahren nicht fertig gestellt werden würde. Allerdings vertraten 80 % die Auffassung, dass das Netz als nachhaltige Tourismuseinrichtung ausgebaut werden sollte, und 86 % sprachen sich dafür aus, dass die Europäische Union die Finanzierung übernehmen sollte. Starke Zustimmung (65 %) wurde auch für die Entwicklung von Themen-Radfernwegen wie beispielsweise dem Radweg Eiserner Vorhang geäußert.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Mehr Menschen werden in den nächsten fünf Jahren ihren Urlaub näher an ihrem Heimatort verbringen	Stimme zu (57 %)	Stimme zu
Wander- und Fahrradurlaub wird immer beliebter werden	Stimme zu (67 %)	Stimme zu
Das EuroVelo-Netz wird innerhalb von fünf Jahren fertig gestellt sein	Neutral (47 %)	Neutral
EuroVelo sollte zu einer wichtigen nachhaltigen Tourismuseinrichtung werden	Stimme zu (48 %)	Stimme zu
EuroVelo sollte von der EU finanziert werden	Stimme stark zu (48 %)	Stimme zu
EuroVelo ist ein guter Name für Radfernwege	Stimme zu (47 %)	Stimme zu
Die Finanzierung des Fahrradtourismus sollte sich ausschließlich auf kommunale Programme konzentrieren	Stimme nicht zu (44 %)	Stimme nicht zu
Es sollte mehr Themen-Radwege wie den Iron Curtain Trail geben	Stimme zu (52 %)	Stimme zu

Bemerkungen und Vorschläge zur Zukunft des Radfahrens in Europa

Die Befragten erhielten ferner die Gelegenheit, EU-Maßnahmen als Beitrag zur Entwicklung und Unterstützung des Fahrradtourismus in Europa vorzuschlagen. Im Folgenden werden einige Themen, die sich bei der Auswertung der Bemerkungen als maßgeblich herausstellten, vorgestellt.

- **Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradfahren** – Es wurden ziemlich viele Bemerkungen zur Fahrradbeförderung in Zügen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln vorgebracht. In einigen Fällen wird die Auffassung vertreten, dass auf die Eisenbahnunternehmen mehr Druck ausgeübt werden sollte (durch Regierungsmaßnahmen und auf gesetzlichem Wege), um sicherzustellen, dass sie Fahrräder gegen geringes Entgelt befördern. Darüber hinaus wurde die Fahrradmitnahme in internationalen Zügen als wichtig erachtet.
- **Unterstützung der Entwicklung des Fahrradtourismus durch die Regierung** - Nach Auffassung vieler Befragter fällt der Regierung (auf kommunaler, nationaler und europäischer Ebene) eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von Mitteln zur Entwicklung des Radfahrens innerhalb der Europäischen Union zu, insbesondere durch die Annahme unterstützender Rechtsvorschriften und die Entwicklung materieller Infrastrukturen.
- **Fahrradinfrastruktur** – Hier bezogen sich die Bemerkungen hauptsächlich auf die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur, um sicherzustellen, dass sie fahrradfreundlicher wird. Vor allem wurden Faktoren betont, wie sie zuvor im Abschnitt *Fahrradreisen* der Befragung ermittelt worden, zum Beispiel einheitliche Beschilderungsqualität und Verkehrsfreiheit.
- **Vermarktung und Förderung des Fahrradfahrens in Europa** – Einige Befragte wiesen darauf hin, dass Fahrradfahren und die Fahrradwege innerhalb Europas besser vermarktet werden müssten, beispielsweise durch Leitlinien für Länder mit geringer entwickelten Fahrradtourismusstrategien und die Aufnahme von Informationen zum Fahrradfahren in die Kriterien für die Vergabe des „Umweltzeichens“ für Tourismusunternehmen.

- **Ausstattung** – Von mehreren Befragten wurde vorgeschlagen, die Mehrwertsteuer auf Fahrräder und Fahrradzubehör zu senken und die Rechtsvorschriften für Sicherheitsausstattungen zu ändern.
- **Information und Informationsverbreitung** – Einige Befragte hielten es für notwendig, Interessenvertreter besser darüber zu informieren, wie sie den Fahrradtourismus in ihren Ländern oder Regionen entwickeln können. Es wurden vielfältige Möglichkeiten vorgeschlagen, darunter Internet-gestützte Instrumente, eine Zentralstelle für Europa und Workshops.

Die nachstehende Tabelle bildet die geografische Verteilung der Befragten ab.

Land	Häufigkeit	Prozent
Österreich	8	2,3
Belgien	7	2,0
Bulgarien	13	3,7
Kroatien	1	0,3
Tschechische Republik	8	2,3
Finnland	3	0,9
Frankreich	8	2,3
Deutschland	43	12,4
Griechenland	2	0,6
Ungarn	31	8,9
Irland	3	0,9
Italien	75	21,6
Litauen	2	0,6
Niederlande	9	2,6
Polen	2	0,6
Rumänien	22	6,3
Russland	1	0,3
Serbien	1	0,3
Slowakei	9	2,6
Slowenien	1	0,3
Spanien	69	19,8
Schweden	1	0,3
Schweiz	3	0,9
Vereinigtes Königreich	26	7,5
Insgesamt	348	100,0

GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE

FACHABTEILUNG **B** STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

Rolle

Die Fachabteilungen sind Forschungsreferate, die die Ausschüsse, interparlamentarischen Delegationen und andere parlamentarische Einrichtungen beraten.

Politikbereiche

- Landwirtschaft und ländliche Entwicklung
- Kultur und Bildung
- Fischerei
- Regionale Entwicklung
- Verkehr und Fremdenverkehr

Dokumente

Siehe Website des Europäischen Parlaments: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

BILDNACHWEISE: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir

