

Tourismuspolitische Positionen des ADFC

Vorbemerkung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) setzt sich seit mehr als 30 Jahren für die Förderung des Radverkehrs und die Belange der Radfahrer ein. Radfahren in der Freizeit und im Urlaub ist dabei ein wesentlicher Baustein. Förderung des Fahrradtourismus heißt für den ADFC, zielgruppengerechte Angebote für in- und ausländische Radtouristen sowohl auf einer (Rad-)Urlaubsreise als auch im Freizeitradverkehr zu schaffen. Dafür engagiert sich der ADFC sowohl als Lobbyverband als auch als Berater für die Tourismusbranche und setzt dabei auf eine ganzheitliche Betrachtung der touristischen Leistungskette von der Wegeinfrastruktur über Wegweisung bis hin zu An- und Abreise, fahrradfreundlichen Übernachtungsbetrieben, begleitenden Serviceeinrichtungen und zielgruppengerechter Vermarktung des Produktes.

Fahrradtourismus ist aufgrund zahlreicher gesellschaftlicher Trends seit vielen Jahren ein stabil wachsender Markt. Mittlerweile trägt der klassische Fahrradtourismus (Tourenradfahrer, keine Mountainbike- oder Rennradurlauber) mit 7,3 Mrd. Euro Gesamtnettowertschöpfung pro Jahr zu ca. zwölf Prozent an der gesamttouristischen Wertschöpfung im Deutschlandtourismus bei [vgl. Trendscape, 2013].

Auch die zukünftige Entwicklung des Fahrradtourismus ist auf öffentliche Infrastrukturen angewiesen. Um die beachtlichen Potenziale des Fahrradtourismus für die Zukunft voll ausschöpfen zu können, bedarf es neben einem wünschenswerten privatwirtschaftlichen Engagement auch weiterhin der zielgerichteten politischen Unterstützung und Förderung.

Potenziale des Fahrradtourismus

1. Fahrradtourismus stärkt den Deutschlandtourismus und schafft Arbeitsplätze

Bereits jetzt finden über 80 % der Radurlaube in Deutschland statt [vgl. ADFC-Radreiseanalyse 2016]. Die zunehmende Tendenz der Deutschen angesichts der international teilweise instabilen politischen Lage das eigene Land noch mehr als Reiseziel ins Auge zu fassen, wirkt sich positiv auf den Fahrradtourismus aus. Mit rund 186.000 Beschäftigten fördert der Fahrradtourismus aufgrund seiner Anbieterstruktur vor allem kleine und mittelständische Unternehmen [vgl. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus].

2. Fahrradtourismus stärkt die Wirtschaftsstruktur im ländlichen Raum

Tourismus ist oft das wichtigste Standbein der regionalen Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Gebieten. Radwanderer schätzen aufgrund der landschaftlichen Reize genau diese Destinationen. Ca. 75 % der Routen verlaufen durch ländliche Regionen und erschließen sie. Gerade hier profitieren die touristischen Leistungsträger in den Bereichen Beherbergung, Gastronomie und Einzelhandel vom Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus.

3. Fahrradtourismus wächst mit dem demographischen Wandel

Der Anteil der älteren Reisenden steigt in den kommenden Jahren stetig an. Die über 50-Jährigen geben überproportional viel Geld für Reisen und Gesundheit aus. Der Anteil der „Silver & Best Ager“ im Aktivtourismus ist hoch und wird somit dazu beitragen, dass das Segment Fahrradurlaub weiter ansteigt. Die technische Entwicklung des E-Bikes vergrößert und erweitert diese Zielgruppe dabei erheblich.

4. Fahrradtourismus bietet viele Synergien

Das Fahrrad lässt sich wie kein anderes Verkehrsmittel vielfältig, erlebnisreich und umweltfreundlich mit vielen Segmenten im Tourismus verbinden. Das Querschnittsthema „Fahrradurlaub“ ist hervorragend geeignet für die Kombination mit den Themenbereichen Gesundheit, Wellness, Städte, Kultur und Natur. Kongress-, Tagungs- und Eventtourismus bieten das Potenzial, vermehrt Angebote zu schaffen, die das Rad als Verkehrsmittel für die Erkundung des Tagungsstandortes vorsehen.

5. Fahrradtourismus trägt zum Erreichen der Ziele der Klimaschutzpolitik bei

Aufgrund des Fahrrades als nahezu emissionsfreiem Verkehrsmittel tragen radtouristische Projekte dazu bei, die Ziele der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung zu erreichen.

6. Fahrradtourismus und umweltfreundliche Mobilität

Wenn die umweltverträgliche Anreise mit öffentlichen und umweltschonenden Verkehrsmitteln gewährleistet wird, kann Fahrradtourismus als umweltverträglicher und nachhaltiger Tourismus vermarktet werden.

Ein qualitativ hochwertiges und leicht zugängliches Mietradangebot kann zudem dazu beitragen, dass Urlauber Städte und Regionen per Rad entdecken und damit den Verkehr und die Umwelt entlasten.

7. Fahrradtourismus – für Deutschland ein internationaler Boomfaktor

Durch die geographische Lage im Herzen Europas eignet sich Deutschland hervorragend als Zieldestination für den internationalen Fahrradtourismus. Deutschland ist die Schnittstelle von neun der 15 EuroVelo-Routen (einem europaweiten, länderübergreifenden Radroutennetz). Auf vielen weiteren Radrouten lassen sich internationale Grenzen überqueren.

Politische Forderungen und Förderungen

Der ADFC begrüßt die im **Nationalen Radverkehrsplan 2020** (NRVP 2020) beinhaltenen Aussagen zum Fahrradtourismus, insbesondere:

- die **zentrale Bedeutung des Radnetzes Deutschland** für die nationale und internationale Vermarktung des Fahrradtourismus
- das angekündigte **Engagement des Bundes beim weiteren Ausbau des Radnetzes Deutschland**
- die Notwendigkeit einer **einheitlichen Wegweisung** für den Radverkehr, aufbauend auf dem bundesweit einheitlichen technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

Der ADFC fordert die Einhaltung, Umsetzung und Konkretisierung dieser Aussagen aus dem NRVP 2020. Aus Sicht des ADFC sollte der NRVP 2020 weiter fortgeschrieben und insbesondere in fahrradtouristisch relevanten Punkten konkretisiert werden.

In der zentralen Verantwortung und mit finanzieller Unterstützung des Bundes muss das **Radnetz Deutschland** (zwölf Premiumrouten) mit einheitlicher Wegweisung und Qualitätsmerkmalen weiter ausgebaut und kraftvoll zentral vermarktet werden. Die Qualitätsstandards sollen sich an den bewährten Kriterien der ADFC-Qualitätsradrouten orientieren. Um die zügige Umsetzung gewährleisten zu können und eine Weiterentwicklung analog zu den europäischen Nachbarländern Dänemark, Niederlande und der Schweiz erfolgreich umzusetzen, benötigt Deutschland eine nationale Koordinierungsstelle.

Im Rahmen einer **einheitlichen Wegweisung** für den Radverkehr soll die Übernahme der FGSV-Wegweisung in die StVO vorangetrieben werden.

Ebenso wie Radschnellwege müssen auch die **Routen des Radnetzes Deutschland** mittel- bis langfristig in die Baulast des Bundes bzw. der Länder übergehen.

Fahrradtourismus muss ein **fester Bestandteil der (inter-)ministeriellen Arbeitsgruppen** auf Bundes- und Landesebene werden, um kontinuierlich Fortschritte zu erzielen und die beschriebenen Potenziale ausschöpfen zu können.

Das allgemeine **Betretungsrecht** muss auch künftig bundeseinheitlichen Bestand haben. Der ADFC lehnt den Radverkehr diskriminierende pauschale Fahrverbote ab und setzt sich für ein zeitgemäßes Miteinander auf der Basis von gegenseitiger Anerkennung, Toleranz und Rücksichtnahme ein.

Fahrradtourismus besitzt ein positives Image. Der Bund soll dieses **positive Ansehen des Fahrradtourismus erkennen** und eine verstärkte Rolle bei der Umsetzung bundeslandübergreifender Projekte wahrnehmen. Hierzu gehören u. a. Qualitätsstandards für die zwölf Premiumrouten des Radnetzes Deutschland.

Insbesondere Radurlauber reisen oft mit der Bahn an. Die **Fahrradmitnahme** in allen Zugtypen ist daher ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen touristischen Mobilitätskette.

Regionalzüge – insbesondere mit langen Laufwegen – sind nicht nur für Ausflügler ein wichtiges Angebot, sondern ermöglichen in vielen Regionen auch Radurlaubern, ihre Ziele zu

erreichen. Darüber hinaus muss auch eine Mobilitätskette mit Fahrrad und ÖPNV im Bereich des Tagesausflugsverkehrs auf regionaler Ebene möglich sein.

Beim **Platzangebot in den Zügen** muss darauf geachtet werden, dass auch Pedelecs und Spezialräder (Tandems, Handbikes etc.) mitgenommen werden können. Bahnhöfe müssen so umgestaltet werden, dass die Bahnsteige eine gute Erreichbarkeit mit dem Rad haben. Dies gilt insbesondere für die Bahnsteighöhe, Länge der Aufzüge und Neigung der Rampen. In den ÖPNV-Gesetzen der Länder müssen ausreichende und attraktive Möglichkeiten der Fahrradmitnahme verankert werden. **Fernbuslinien** sollen grundsätzlich Fahrräder mitnehmen und dabei den Schutz vor Beschädigungen sicherstellen.

Im Kontext „Urlaub ohne Auto“ braucht es attraktive Angebote zur **Förderung von umweltgerechten Mobilitätsketten** wie Bahn und Fahrrad sowie Bus und Fahrrad. Dazu gehören der Fahrradtransport im Schienenverkehr sowie Fahrradbusssysteme in Regionen. Eine Trendwende bei der Wahl des Anreiseverkehrsmittels (nicht nur für den Radurlaub) muss angestrebt werden.

Für bundesländerübergreifende radtouristische Projekte müssen in allen Produktphasen (Konzept, Produktion, Infrastruktur, Marketing) **Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen**. Hierbei ist auch die Beteiligung von privatwirtschaftlichen Leistungsträgern einzufordern.

Bund und Länder sollen darauf hinwirken, dass Förderrichtlinien für radtouristische Projekte so formuliert sind, dass nach Abschluss der Förderung eine **Qualitätssicherung bzw. ein Qualitätsmanagement** durch den Antragssteller sicherzustellen ist.

Eine zentrale Bedeutung haben die **Weiterbildungsmöglichkeiten für Mitarbeiter von Kommunen und Destinations-Marketing-Organisationen (DMO)**. Die u. a. vom Bund geförderte Fahrradakademie soll sich verstärkt auch radtouristischen Themen als Weiterbildungsangebote für DMOs widmen.

Eine **solide Grundlagenforschung, kontinuierliches Monitoring und Trendforschung** für den Radtourismus müssen initiiert und unterstützt werden. Die gewonnenen Erkenntnisse tragen dazu bei, die Bedeutung des Radtourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor bei politischen und touristischen Entscheidern zu verankern. Nur so lassen sich langfristig die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus voll ausschöpfen. Konkret bedeutet dies die kontinuierliche Finanzierung von Untersuchungen zum Radreisemarkt wie die ADFC-Radreiseanalyse und das permanente Monitoring an wichtigen Radrouten durch Zählungen und Befragungen von Radfahrern sowie eine Neufassung der Studie „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ aus 2009.

Anlage: Was leistet der ADFC für den Fahrradtourismus?

Beratungsangebote:

Der ADFC berät auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene Mitglieder und Interessierte zu den Planung und Durchführung von Radausflügen und -urlaube. Die Beratungsangebote „Deutschland per Rad entdecken“ und „Radurlaub“ (für organisierte Radreisen) werden vom ADFC ständig weiterentwickelt. Der ADFC stellt digitale Radrouten im ADFC-Tourenportal zur Verfügung. Die ADFC-Kartenprodukte des Bielefelder Verlages werden in Zusammenarbeit mit erfahrenen ADFC-Scouts erstellt und bieten eine gute Orientierung vor Ort.

Motivation zum Radfahren in der Freizeit:

Mit der Ausbildung zum zertifizierten ADFC-TourGuide trägt der ADFC dazu bei, dass geführte Radtouren verantwortungsvoll und qualifiziert durchgeführt werden.

Bett+Bike – fahrradfreundliche Gastbetriebe:

Bett+Bike ist deutschlandweit mit 5.500 Gastbetrieben das erfolgreichste zielgruppenspezifische Beherbergungsangebot im Radtourismus. Hinzu kommen ca. 500 Betriebe im europäischen Ausland. Der ADFC treibt den flächendeckenden Ausbau und die Qualitätssicherung des Qualitätssiegels Bett+Bike weiter voran, um Gästen bundesweit einen einheitlichen Qualitätsstandard während des Radurlaubes bieten zu können. Mit der Einführung der Marke „Bett+Bike Sport“ schafft der ADFC ein zielgruppenspezifisches Angebot, das auf die Bedürfnisse von Mountainbikern und Rennradfahrern zugeschnitten ist. Mit der App Bett+Bike, der Datenbank Bett+Bike und der entsprechenden Übersichtskarte werden die Radtouristen bei der Suche nach einer radfahrerfreundlichen Beherbergung unterstützt.

Qualitätssicherung und -ausbau:

Was Radreisende vor Ort erwarten können, wie die Routen und Regionen aussehen und wo der Service stimmt, können sie durch die Gütesiegel ADFC-Qualitätsradroute und ADFC-RadReiseRegion erkennen. Bei den Radfernwegen vergibt der ADFC je nach erreichter Punktzahl bis zu fünf Sterne und hat sich so erfolgreich für deutschlandweit einheitliche Standards eingesetzt. Für touristische Regionen gibt es die Qualitätsauszeichnung ADFC-RadReiseRegion. Hier stehen die „Regio-Radler“ im Fokus – also Radurlauber, die von ihrer Unterkunft aus die Umgebung auf Tagesetappen entdecken und nach den Touren ins Hotel zurückkehren.

Tourismus-Fachgremien:

Durch die Mitarbeit in bundesweit relevanten Tourismus-Gremien (Beirat für Tourismusfragen im BMWi, DTV-Fachgruppen, DZT-Marketingausschuss, Kuratorium Sport und Natur) verankert der ADFC fahrradtouristische Positionen. International ist der ADFC durch die Mitgliedschaft und Mitarbeit in den Gremien der European Cyclists' Federation (ECF) vernetzt. Darüber hinaus entwickelt der ADFC mit dem verbandseigenen Fachausschuss Fahrradtourismus den Fahrradtourismus maßgeblich weiter.

Kooperationen:

Mit branchenübergreifenden Kooperationen, z. B. mit Krankenkassen, Fahrradindustrie, Verlagen, Lebensmittelhandel etc. trägt der ADFC dazu bei, mehr Menschen für das Radfahren und den Radtourismus zu motivieren.

Überregionale Vermarktung:

Radurlaub hört nicht an Grenzen auf. Der ADFC unterstützt überregionale fahrradtouristische Aktivitäten durch seine bundesweite Tätigkeit und die enge Verflechtung mit dem ECF bei der nationalen und internationalen Entwicklung und Vermarktung des Fahrradtourismus u. a. auf internationalen Konferenzen. Die ADFC-Qualitätslabel finden international Beachtung. Das Label Bett+Bike wurde in Österreich, Belgien, Luxemburg und Dänemark übernommen. ADFC-Qualitätsradrouten gibt es neben Deutschland mittlerweile in sieben Ländern.

Analysen und Trends:

Die jährliche ADFC-Radreiseanalyse zum Radreiseverhalten der Radtouristen ist weltweit die einzige in dieser Art und bietet den Routenbetreibern sowie radtouristischen Destinationen wichtige Aufschlüsse über das radtouristische Angebot, Nachfrage und Trends. Sie bietet auch dem ADFC eine wichtige Grundlage für die Erkennung von Trends und Ableitung von Services und Produkten für Radtouristen.

Zahlen – Daten – Fakten im Fahrradtourismus

- Radfahren im Urlaub ist seit vielen Jahren eine beliebte Aktivität. 54 % der Deutschen (knapp 29,5 Mio.) haben in ihrem Urlaub bereits einen Radausflug unternommen [vgl. Trendscape, 2013].
- 56 % der Deutschen haben bereits einen Urlaub unternommen, bei dem Radfahren das Hauptmotiv war [vgl. Trendscape, 2013].
- Nicht zu unterschätzen sind die Effekte, die durch Ausgaben von Radausflüglern erwirtschaftet werden: Im Jahr 2010 haben 53 % der Deutschen (knapp 38 Mio.) einen Radausflug von mindestens zwei Stunden Dauer außerhalb ihres Wohnortes unternommen. Diese Gruppe trägt zu gut drei Vierteln an der durch den Radtourismus induzierten Wertschöpfung bei [vgl. Trendscape, 2010].
- Radtourismus fördert in erheblichem Maße den Deutschlandtourismus: 82 % der Radurlaube finden in Deutschland statt [vgl. ADFC Radreiseanalyse 2016]. Betrachtet man alle Urlaube der Deutschen, so finden diese nur zu 24 % im eigenen Land statt [vgl. Stiftung für Zukunftsfragen 2016].
- Mit 19 % liegt das Thema Fahrradurlaub an der Spitze der sportlichen Aktivitäten der ausländischen Gäste vor Schwimmen und Wandern [vgl. Deutsche Zentrale für Tourismus e. V./Europäische Reiseversicherung 2012].
- Fahrradtourismus hat sich mittlerweile zu einem beachtlichen Wirtschaftsfaktor entwickelt: Er stärkt den Mittelstand in den Bereichen Gastronomie, Beherbergung, Fahrradhandel, -vermietung und (Radreise-)Veranstalter. Darüber hinaus errechnete die Grundlagenuntersuchung des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) im Jahr 2009

fahrradtouristische Investitionskosten i. H. v. 5,3 Mrd. Euro, die z. B. in den Ausbau der Wegeinfrastruktur investiert wurden [vgl. DTV 2009].

- Derzeit reisen 72,6 % der deutschen Urlauber zum Inlandsurlaub mit Auto an [vgl. FUR Reiseanalyse 2016].

Quellen:

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB E.V. (ADFC): ADFC-Radreiseanalyse 2016. Berlin

Stiftung für Zukunftsfragen: Tourismusanalyse 2016

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG: Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin 2012.

DEUTSCHE ZENTRALE FÜR TOURISMUS E. V./EUROPÄISCHE REISEVERSICHERUNG: Qualitätsmonitor 2012. Frankfurt am Main 2012.

DEUTSCHER TOURISMUSVERBAND E. V. (DTV): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus. Bonn 2009.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT URLAUB UND REISEN (FUR) Reiseanalyse 2016. Kiel 2016

TRENDSCOPE: Radreisen der Deutschen 2013. Köln, 2013.

[1] Basis für diese Werte: 70,55 Mio. Einwohner in Deutschland über 14 Jahre, Stand Dezember 2014.

www.statista.com .