

Radtourismus und Radverkehrsplanung

Daten und Fakten

Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Er stärkt insgesamt den Deutschlandtourismus und schafft Arbeitsplätze. Mit rund 186.000 Beschäftigten fördert er aufgrund seiner Anbieterstruktur vor allem kleine und mittelständische Unternehmen. 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. Die umweltverträgliche Anreise mit öffentlichen und umweltschonenden Verkehrsmitteln fördert den umweltverträglichen und nachhaltigen Tourismus. 4,5 Mio. Radreisende haben 2017 mindestens eine Radreise mit maximal zwei Übernachtungen und wechselnden Unterkünften unternommen. Innerhalb der Woche steigt die Anzahl der Radler zusätzlich um 3,1 Mio., weil Kurzausflüge hinzukommen. 2017 waren es 167 Mio. Tagesausflüge.

Der Anteil der „Silver & Best Ager“ im Aktivtourismus ist hoch und wird durch die demografische Entwicklung für den weiteren Anstieg des Segmentes Fahrradurlaub sorgen. Die technische Entwicklung des E-Bikes trägt maßgeblich dazu bei. Statistisch gesehen hat jeder zweite Radler einen Hochschulabschluss, ist rund 45 Jahre alt und verfügt über ein monatliches Einkommen von mindestens 2.000 bis 6.000 € brutto. Junge Radler unter 24 Jahren sind dagegen fast gar nicht vertreten. Ausschlaggebende Motive für die Wahl der Destination sind die Landschaft und Natur, insbesondere aber auch das Angebot an Radwegen und deren Qualität. Doch nicht nur die Landschaft, die Natur und die sportliche Betätigung haben ihren Reiz zum Radfahren, sondern der Besuch der Großstädte mit dem kulturellen Angebot liegen im Trend und können leicht mit dem Rad erkundet werden. Der Tourist bleibt mit seinem Rad flexibel und ist nicht auf Fahrpläne von Touristenbussen und dem ÖPNV angewiesen. Des Weiteren haben Radtouristen gegenüber Fußgängern einen erheblich größeren Aktionsradius und können so in weniger Zeit mehr erleben.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass eine radtouristische Destination nur erfolgreich ist, wenn das Angebot qualitativ hochwertig ist. Die Streckenqualität muss gut bis mittelmäßig sein, die Wegweisung muss top und das Angebot als touristisches Produkt eindeutig erkennbar sein und sich von anderen Destinationen abheben. In Deutschland werden nicht mehr Radfernwege benötigt, sondern starke Leuchttürme mit guter Qualität.

Alltagsradverkehr & Radtourismus gehören zusammen

Im Alltag ist das Fahrrad nicht mehr wegzudenken. 76 % der Deutschen fahren gelegentlich bis regelmäßig mit dem Fahrrad. Für Alltagswege nutzen 74 % der Radler das Rad,

51 % für Ausflüge und Radreisen, 27 % für sportliche Zwecke.

In der Radwegenetzplanung des Alltagsradverkehrs werden schnelle und direkte lückenlose Verbindungen zwischen bedeutsamen Quellen mit wichtigen Zielen gesucht. Im Alltagsradverkehr bestimmen in der jeweiligen Stadt die Anforderungen an die Führungsform die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Um eine soziale Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten, sollte eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angestrebt werden. In der Vergangenheit wurde der Radverkehr in der Stadt und im ländlichen Raum dahingehend gefördert, dass straßenbegleitende Radwege an Straßen in der Stadt und des überörtlichen Verkehrs gebaut worden sind. In (Stadt-)Regionen erfolgt in der Regel eine getrennte Führung des touristischen Radverkehrs und des Alltagsverkehrs. Auch bei der Planung von Radschnellwegen dienen diese in erster Linie dem Alltagsverkehr und vernachlässigen die Einbeziehung von Zielen in Großstädten für den (Rad-)Tourismus.

Bei den Anforderungen des touristischen Radverkehrs ist ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes Wegenetz mit hohem Erlebniswert anzustreben. Abwechslungsreiche Radverkehrsverbindungen, auf denen auch größere Entfernungen überbrückt werden können, sind genauso wichtig wie eine verlässliche Wegweisung.

Im ländlichen Raum nutzen insbesondere der Alltags- und touristische Radverkehr überwiegend die gleichen Verbindungen. Verbesserungen der Radwege kommen bei den Wegebeziehungen beiden Zielgruppen zugute. Daraus lässt sich auch die Forderung ableiten, dass nicht ausschließlich Radwegebeziehungen an oder auf Straßen in die Netzbetrachtung des Alltagsradverkehrs miteinzubeziehen sind, sondern auch land- oder forstwirtschaftliche und touristische Wege sowie wenig befahrene Straßen.

In städtischen Bereichen erfolgt meistens die gemeinsame Führung der beiden Radverkehre. Für den touristischen Radverkehr ist zu erwähnen, dass die Wegweisung nicht fehlen darf.

Durch die Förderung des Radtourismus ist das außerörtliche Radwegenetz kontinuierlich verdichtet worden. Stillgelegte Bahntrassen wurden als Radwege nachgenutzt. Nicht zuletzt durch die Zertifizierung als ADFC-Qualitätsrouten bzw. als Radreise-Regionen hat sich ein hoher Standard bei der Radverkehrsinfrastruktur durchgesetzt.

Bei der Planung des regionalen Radverkehrs ist der Alltagsverkehr und der touristische Radverkehr als Symbiose zu verstehen.

Qualitätsstandards definieren

Grundsätzlich ist auf der regionalen Ebene eine Potenzialanalyse zur Ermittlung der Radverkehrsnachfrage (Alltag-

und touristischer Radverkehr) zu erarbeiten. Dazu ist eine Radwegenetzkonzeption zu erstellen und kontinuierlich zu aktualisieren, in der das Fernroutennetz als Grundgerüst fungiert und die wichtigen Quell- und Zielpunkte im Alltags- und touristischen Radverkehr dargestellt werden. Nach der Ermittlung des Bestandes (Ist-Zustand) ist das Zielnetz mit dem Erreichen eines bestimmten Qualitätsstandards z. B. bei der Streckenführung (Belag, Sicherheit, Vielseitigkeit) zu definieren. Anschließend ist ein Maßnahmenkatalog mit einem Umsetzungskonzept zu erstellen. Das Schließen von Netzlücken zwischen den Gebietskörperschaften zur sicheren Erreichbarkeit bestimmter Ziele ist ebenfalls wichtig. Eine Prioritätenliste und ein Finanzierungskonzept ergänzen das Radwegekonzept. Idealerweise sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt und auf deren Wirksamkeit überprüft werden.

Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, des Einzelhandels, der Verwaltung, Nachbargemeinden, Naturschutzbehörde, Straßenverkehrsbehörde, Verbände, Vereine und Verkehrsunternehmen muss ebenfalls erfolgen.

Bedauerlicherweise ist die Realität oft eine andere. Erarbeitete Radwegekonzepte werden oftmals mit den Handlungsempfehlungen konsequent umgesetzt und die Daten veralten relativ schnell. In der Regel findet auch eine Evaluierung der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht statt. Oftmals sind Zuständigkeiten unklar und Personal nicht vorhanden. Straßenbegleitende Radwege werden an unattraktiven Bundesstraßen gebaut und unzureichend genutzt. Ruhige und abseits liegende touristische Radrouten dagegen, die auch für den Alltag genutzt werden könnten, werden unzureichend gepflegt oder qualitativ nicht verbessert. Eine abgestimmte Radverkehrsplanung ist deshalb unbedingt notwendig. Finanzielle Mittel könnten eingespart werden.

Best Practice Beispiel: Region Braunschweig

Die Region Braunschweig ist identisch mit dem Verbandsgebiet des Regionalverbandes Braunschweig. Dazu gehören die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg und sind gleichzeitig urbane Oberzentren. Die ländlich geprägten Landkreise Gifhorn, Peine, Salzgitter, Wolfenbüttel und Goslar gehören auch zu diesem Verdichtungsgebiet mit mehr als 5.000 km² Fläche und über 1 Mio. Einwohner. Das Potenzial der Region Braunschweig ist die Vielseitigkeit: die Heide, das Mittelgebirge Harz, der Kontrast zwischen der modernen Stadt Wolfsburg, der Industriegeschichte der Stadt Salzgitter und den historischen Städten Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar (vgl. Abb. 1). Besonders hervorzuheben sind die historischen Bauwerke der Dom St. Blasii und die Burg Dankwarderode in Braunschweig, die Kaiserpfalz in Goslar, der Kaiserdom in Königslutter, die

Schlösser in Salzgitter-Salder und Wolfenbüttel, aber auch die bedeutenden Museen wie das Mühlenmuseum in Gifhorn und das Herzog Anton Ulrich Museum. Nicht vergessen werden sollten das paläon in Schöningen, die Herzog August Bibliothek in Wolfenbüttel und die Autostadt und das moderne Kunstmuseum in Wolfsburg. Die Region liegt zentral in Deutschland und ist verkehrstechnisch gut angebunden. Die Bahnhöfe in Wolfsburg und Braunschweig sind an das ICE-, IC- und EC-Streckennetz angebunden. Die ländlichen Gebiete sind über den Bahnverkehr und ÖPNV miteinander vernetzt. Im „wirtschaftlichen Kraftzentrum Niedersachsens“ sind viele renommierte und umsatzstarke Unternehmen angesiedelt wie die Volkswagen AG, die Salzgitter AG oder die Nordzucker AG. Hinzu kommen drei Hochschulen und viele Bundesforschungseinrichtungen mit hoch qualifiziertem Personal.

Neben den urbanen Gebieten gibt es sehr unterschiedlich topografisch geprägte Bedingungen für den Radverkehr. Durch die Region verlaufen die überregional bedeutsamen Radfernwege D-Route 3/Europaradweg (R1), der Weser-Harz-Heide-Radweg, der Aller-Radweg, der Innerste-Radweg, der Städtepartnerschaftsradweg BraunschweigMagdeburg und der Harzrundweg. Regional und lokal bedeutsame Radrouten ergänzen das Radwegenetz. In Harz besteht ein sehr gutes Angebot für Mountainbiker (2.200 Streckenkilometer) mit 74 Routen mit unterschiedlichen Längen und Schwierigkeitsgraden. Fünf Bike Parks im Harz ergänzen dieses Angebot und sind in das vorhandene Routennetz integriert. Für Rennradfahrer existieren 25 Routen mit 2.000 Streckenkilometern mit bis zu 18 % Steigung.

Nur knapp ein Drittel aller Landes- und Bundesstraßen sind mit einem Radweg ausgestattet. Damit liegt die Region im Vergleich gegenüber anderen Regionen in Niedersachsen weit hinter dem Durchschnitt. Ausgehend von der Stadt Braunschweig sind in den nächsten Jahren Rad-schnellwege nach Wolfsburg, Salzgitter, Wolfenbüttel und in Richtung Hildesheim geplant.

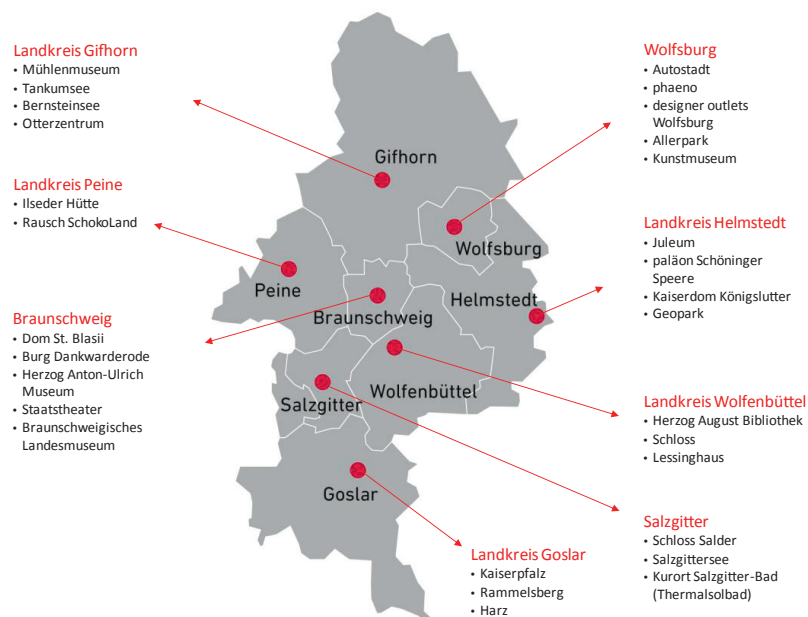


Abb. 1: Verbandsgebiet des Regionalverbandes Braunschweig mit den touristischen Angeboten (Quelle: Allianz für die Region GmbH 2017)

2013 wurde ein Gutachten vom Landesverband des ADFC in Niedersachsen erarbeitet, sich mit den Potenzialen der Region zu beschäftigen und notwendige Handlungsempfehlungen aufzuzeigen. Außerdem wurde der Masterplan Radtourismus für die Region Braunschweig 2015 erarbeitet und den Ausbau zur attraktiven Fahrradregion vorgeschlagen. Projektvorschläge decken sich u. a. mit dem Gutachten des ADFC, in dem Mängel an der Qualität und die Beschilderung der Wege, Angebotslücken in der Gastronomie am Wegesrand und die geringe Anzahl an Bett+Bike-Betrieben in der Region genannt wurden. Projektvorschläge im Masterplan sind beispielsweise Ringgleise in Braunschweig und Wolfsburg, Radschnellwege in

stimmte ressort- und baulastübergreifende Budgetplanung durchgeführt werden.

Durch die gemeinsame Betrachtung des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs kann die Radverkehrsinfrastruktur gerade im ländlichen Raum verbessert und finanzielle Mittel zielgerichteter eingesetzt werden. Dazu ist natürlich Überzeugungsarbeit vor allem in der öffentlichen Verwaltung und den Tourismusverbänden notwendig, um den finanziellen Nutzen des Radverkehrs im Alltags- und im touristischen Radverkehr nachzuvollziehen, denn in der Regel sind nur die Ausgaben (Erhalt/Bau) für die Radwegeinfrastruktur unmittelbar im Haushalt jeder Kommune oder jedes Landkreises vorgesehen.

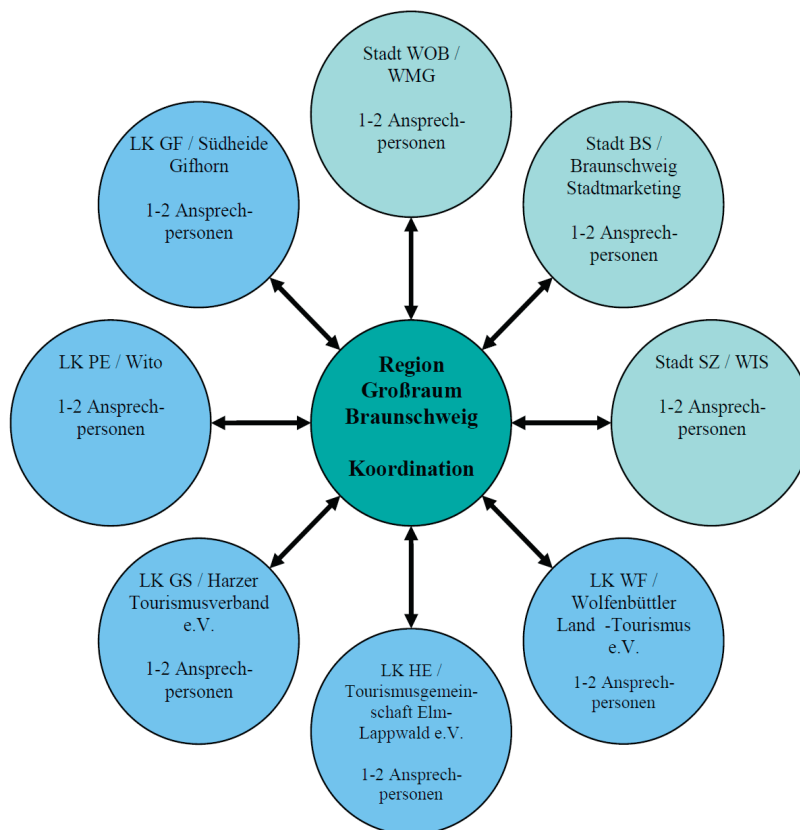


Abb. 2: Notwendige Koordinationsstelle für den Radverkehr in der Region Braunschweig (Quelle: Böregio/plan&rat 2013)

der Region, ein Radregionsrundweg und Themenrouten zu erarbeiten. Das Ziel ist die Positionierung als eine der Top-Fahrrad-Erlebnisregionen in Deutschland.

Leider scheitern die dargestellten Empfehlungen teilweise an den Zuständigkeiten und am politischen Willen, die Projektvorschläge und Potenziale auch zu erkennen, konsequent zu verfolgen und wirtschaftlich vor allem im ländlichen Raum zu nutzen.

Fazit

Für die Kommunen, Städte und Regionen ist es grundsätzlich notwendig, die Erarbeitung von Radwegekonzepten koordiniert durchzuführen.

Die Betrachtung der Schnittstellen zwischen den umliegenden Landkreisen und den übergeordneten Baulasträgern (Bund, Land) und Tourismusverbänden ist dringend notwendig. Dadurch kann eine gemeinsame und abge-

In dem dargestellten Beispiel der Region Braunschweig sollten die Radrouten mit überregionaler Bedeutung, wie z. B. der Weser-Harz-Heide-Radweg zum Premiumprodukt der Region ausgebaut und vermarktet werden. Weitere bedeutsame Radfernwege, wie der Aller-Radweg im Norden, der Innerste-Radweg im Westen, der Städtepartnerschaftsradweg im Osten und die D-Route 3/Europaradweg (R1) im Süden sollen von einzelnen Gebietskörperschaften oder durch touristische Institutionen stärker als bisher vermarktet und regional abgestimmt beworben werden. Die Zertifizierung des Weser-Harz-Heide-Radweges als Bindeglied der Region sollte vorbereitet und vom ADFC durchgeführt werden.

Wie an dem Beispiel der Region Braunschweig verdeutlicht wurde, hängen die Erfolgskriterien für den Radtourismus und Alltagsverkehr damit zusammen, ob eine regionale Institution mit Kompetenzen, personellen und finanziellen Mitteln ausgestattet ist.

Hinzu kommt die professionelle und abgestimmte Zusammenarbeit zwischen den regionalen Akteuren, die

festgelegte Ziele und Qualitätsstandards kurz und langfristig im Konsens umsetzen. Die Qualität des radtouristischen Angebotes muss kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt werden. Auch die Bevölkerung, als wichtiger Multiplikator der Region, sollte über ihre Vorstellungen befragt und einbezogen werden.

Rainer Mühlnickel, Dr.-Ing. Landschaftsplaner SRL, Bürohhaber BÖREGIO, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, Braunschweig

Quellen

Allianz für die Region (AfdR) / Regionalverband Großraum Braunschweig

(2015): Masterplan Fahrradtourismus Region Großraum Braunschweig

Böregio/plan&rat (2013): Förderung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig, Braunschweig, im Auftrag des ADFC Niedersachsen e.V./ADFC Kreisverbände Region Braunschweig

Dreyer, A.; Mühlnickel, R.; Miglbauer, E. (2012): Radtourismus, Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. München