

## Die touristische Inszenierung von Radwegen\*

Dr. Ing. Rainer Mühlnickel, Böregio Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, Braunschweig

Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. 4 Mio. Radreisende haben 2014 mindestens eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen und wechselnden Unterkünften unternommen. Zusätzlich werden Touren unter der Woche, am Wochenende oder als Tagesausflug mit festem Quartier geplant. Von den Radreisenden buchen fast 12 % eine Pauschalreise oder lassen Teile der Reise organisieren. Das Durchschnittsalter der Radreisenden betrug 2014 rund 45 Jahre und fährt mit einem Partner. Jeder zweite Radler hat ein Hochschulabschluss und verfügt über ein monatliches Einkommen von mindestens 2.000 bis 6.000 Euro. Junge Radler unter 24 Jahre sind dagegen fast gar nicht vertreten. Die meisten Radreisenden organisieren jedoch eine Individualreise. Ausschlaggebende Motive für die Wahl der Destination sind die Landschaft und Natur, insbesondere aber auch das Angebot an Radwegen und deren Qualität. Aber nicht nur die Landschaft, die Natur und die sportliche Betätigung haben ihren Reiz zum Radfahren. Gerade Großstädte können schnell und unterhaltsam mit dem Rad erkundet werden. Der Tourist bleibt flexibel und ist nicht auf Fahrpläne von Touristenbusse und den ÖPNV angewiesen. Des Weiteren haben Radtouristen gegenüber Fußgängern einen erheblich größeren Aktionsradius und können so in weniger Zeit mehr erleben.<sup>1</sup>

Viele Städte wenden sich diesem Trend zu und bauen auf eine entsprechende Infrastruktur, neue Tourenanbieter offerieren geführte Städtetouren im Fahrradsattel. Unabdingbar sind ein ausgeschildertes städtisches Radwegenetz, Fahrrad-Stadtpläne, Info- und Kartenmaterial und Radvermieter und Anbieter von Stadtführungen per Rad. Für die Vermarktung einer Route in einer Stadt ist ein eindeutiger Produkt-Name, z. B. „Berliner Mauerweg“ oder „Industriekultur per Rad“ notwendig, um erfolgreich am Markt „sichtbar“ zu sein. Radreisende bereiten sich vor allem im Internet vor, deshalb ist eine Präsentation des Angebotes in diesem Medium auf jeden Fall notwendig. Radreisende freuen sich zusätzlich, wenn qualitativ hochwertige Abstellanlagen vorhanden, Einschließboxen und eine Gepäckaufbewahrung in einer Stadt vorhanden sind. Die Beherbergung und Gastronomie sollte freundlich und Fahrradfahrer willkommen heißen. Die Akkus von E-Bikes sollten z. B. während einer Mittagspause kostenlos aufgeladen werden können.<sup>2</sup>

Im Grunde genommen gibt es zwei wesentliche Formen von Radtourismus in Städten. Radtouren, die in Städte führen und Radtouren, Radrouten oder Angebote, die durch Städte führen:

- Städte als Station auf Radtouren: Am Beispiel des Elberadweges kann man gut erkennen, dass Städte für Radtouristen als zusätzliches Angebot lohnend sein können. Z. B. bietet die Stadt Dessau ein attraktives Angebot durch das Thema Bauhaus auf der ausgeschilderten Route. Ein weiteres Beispiel sind die Hauptstädte Berlin und Kopenhagen, die durch eine international bekannte Rad-Fernroute verbunden sind. Interessant wird es vor allem in den

---

<sup>1</sup> ADFC 2015: ADFC-Radreiseanalyse 2015, 16. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt, Berlin; BMWi (Hrsg.) 2009: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin.

<sup>2</sup> ADFC 2015: ADFC-Radreiseanalyse 2015, 16. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt, Berlin; Dreyer, A./Mühlnickel, R./Miglbauer, E. 2012: Radtourismus, Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven, München

Zentren der Städte mit dem Besuch von Ausstellungen und Sehenswürdigkeiten, die mit dem Fahrrad flexibel und individuell angefahren werden können.

- Städtetouren und Angebote mit dem Fahrrad: Diese Radtourismusform ist zwar noch im Anfangsstadium, kommt aber immer mehr als eine Form der Stadterkundung mit Qualität und Abwechslung auf. Eine Zusammenarbeit mit privaten Anbietern und städtetouristischen Management ist noch weiter zu entwickeln, um dadurch die Wertschöpfung in der Gastronomie und bei den Hotels in der Innenstadt weiter zu fördern. Individualgäste können eine Tour direkt bei den Anbietern buchen oder ein Rad mieten, um eine individuelle Radtour durchzuführen. Aber auch Events werden mit dem Fahrrad organisiert und locken Touristen in eine Stadt. Z. B. das Bremer Lastenfahrräderrennen in der gleichnamigen Großstadt ist beliebt. Aber auch Open Air Festivals oder Fahrradwochen mit Tourenangeboten oder Veranstaltungen können das Angebot beleben.

Durch die reizvolle Lage der Stadt Dessau-Roßlau (mit 83.000 Einwohnern und einem Anteil am Modalsplit von 19 %) am Elberadweg (durchschnittlich 145.000 Fahrradtouristen/pro Jahr), der seit Jahren der Spitzenreiter unter den Top-Ten der 249 Radfernwegen in Deutschland ist, sind ideale Bedingungen für die Bauhausstadt gegeben, sich radtouristisch viel stärker als bisher zu profilieren. Zusätzlich verläuft der internationale Europaradweg R1/D3-Route, der Muldental-Radweg, die Gartenreichtour Fürst Franz durch das Stadtgebiet und ist Teil des Gartenreichs Dessau-Wörlitz. Durch die Anbindung der Stadt in ein regionales und überregionales Radwegenetz profitiert diese Destination vom Fahrradtourismus. Die Stadt sollte auf ihr einzigartiges Angebot aufmerksam machen. Die 20 km lange Bauhaustour für Radtouristen ist ein sehr gutes Beispiel und kann die spezielle Zielgruppe von Kunstinteressierten, Architekten, Historiker und Designer ansprechen. Vergleichbare Angebote gibt es bundesweit nicht. Auf dieser städtischen Route werden Objekte zur Architektur des Bauhauses gezeigt. Im Norden der Stadt ist die ehemalige Hochschule für Gestaltung, das Bauhaus und die Meisterhäuser zu sehen, in Dessau Süd ist die praktische Umsetzung (Siedlung Törten und die Laubenganghäuser) dieser Architekturschule zu bewundern.<sup>3</sup>

Um eine touristische Route zu inszenieren, sollte das Thema des Radweges sichtbar und erlebbar sein. Warum wurde dieser Bauhausstil international bekannt? Wie haben die Menschen während diese Zeit gelebt? Warum ist dieser Baustil heute so populär? Das Angebot sollte sich von anderen abheben, weil es bundesweit allein mehr als 249 bedeutende Radfernwege gibt und einzigartige Angebote der Destination Wettbewerbsvorteile sichern. Jährlich könnten z. B. wie in der Stadt Bremen Fotowettbewerbe mit dem Thema Radfahren ausgelobt und Studenten können Vorstellungen entwickeln, die auch Öffentlichkeitswirksam umgesetzt werden. Bauhausdesign im öffentlichen Raum sind weitere wichtige Aspekte. Auch das neue geplante Bauhausmuseum für 2019 ist ein weiterer wichtiger Meilenstein. Hörstationen entlang der Bauhausroute (Zugriff über den Audioguide über eine App) sind weitere Beispiele. Der Spannungsbogen auf der Route führt zu einem „Flow-Erlebnis“, indem das spezifische Thema einer Stadt sichtbar und erlebbar wird. Dazu sollte die o. g. radtouristische Infrastruktur themenbezogen kontinuierlich und authentisch weiter entwickelt werden.

---

<sup>3</sup> Wirtschaftsförderung & Tourismus Anhalt 2004: Radwanderwegekonzept Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, plan&rat/PGV/Böregio/Woköck (Auftragnehmer), Dessau

Die Radtouristen sollten sich in der Stadt wohl fühlen und gut informiert werden. Konkret fehlen bisher im Angebot der Bauhaustour jedoch folgende Bestandteile in der Infrastruktur und im Marketing :<sup>4</sup>

- Eigene Präsentation im Internet und Herausstellung des Alleinstellungsmerkmals
- Fehlerfreie Wegweisung in beide Richtungen (FGSV-konform) Abstellanlagen (z. B. Anlehnbügel an allen Bauhausehenswürdigkeiten, Gepäckaufbewahrung)
- Info-, Kartenmaterial und eigene App für Radtouristen
- Infotafeln und Rastplätze für Radtouristen (einschließlich der Spielplätze für Familien) Kunstobjekte z. B. im Bauhausdesign im öffentlichen Raum (z. B. Spielplätze im bunten Design)
- Eindeutig benannte verantwortliche Institution und Person für die Unterhaltung und Vermarktung der Route
- Qualitätsmanagement mit Beschwerdemanagement

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Bauhaustour als innerstädtische Route bundesweit einzigartig und weiterentwickelt werden sollte. Die Anzahl der Sehenswürdigkeiten an dieser Route ist sehr hoch. Die Entwicklung und die Umsetzung des Baustils kann sehr gut im Stadtbild nachvollzogen werden. Die Qualität der Abstellanlagen, der Wegweisung und die Verkehrsführung sollte jedoch dringend verbessert werden, um dem Anspruch als moderne Fahrradstadt gerecht zu werden. Eine Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des Umweltbundesamtes, der Stiftung Bauhaus, der Stadtverwaltung und der touristischen Organisationen ist auf jeden Fall zu intensivieren und konkrete umsetzbare Maßnahmen für die nächsten Jahre zu benennen.

November 2015

\* MÜHLNICKEL, R. (2016): Die touristische Inszenierung von Radwegen. In: Stiftung Bauhaus Dessau und Hochschule Anhalt (Hrsg.): Bauhaus Taschenbuch 19 – Mobilitätsdesign für die Bauhaus Fahrradstadt, Dessau. S. 78-82.

---

<sup>4</sup> ADFC 2015: ADFC-Kriterien und Empfehlungen für Radfernwege, Mountainbike-Regionen, städtetouristische Angebote per Rad und Radregionen für die Aufnahme in „Deutschland per Rad entdecken“ 2017/2018, Berlin; vgl. auch die folgende Untersuchung ADFC Niedersachsen (Hrsg.) 2013: Förderung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig, Braunschweig.