

GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE

FACHABTEILUNG **B**
STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

Landwirtschaft und ländliche Entwicklung



Kultur und Bildung



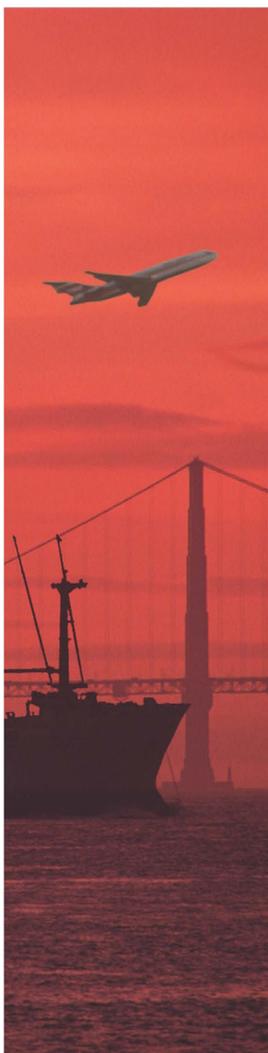
Fischerei



Regionale Entwicklung



Verkehr und Fremdenverkehr



**DAS EUROPÄISCHE
FAHRRADNETZWERK
EUROVELO**

STUDIE



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

DAS EUROPÄISCHE FAHRRADNETZWERK EUROVELO

STUDIE

Dieses Dokument wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

AUTOREN

Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, Vereinigtes Königreich
- Richard Weston, Nick Davies, Les Lumsdon*, Peter McGrath*
Centre for Sustainable Transport and Tourism, Universität Breda, Niederlande - Paul Peeters, Eke Eijgelaar, Peter Piket*

VERANTWORTLICHE BEAMTIN

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

EDITIONSASSISTENZ

Nóra Révész

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN.
Übersetzung: DE, FR.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

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

Redaktionsschluss: August 2012.
© Europäische Union, 2012.

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

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

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

*Nur Studie von 2009.



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

DAS EUROPÄISCHE FAHRRADNETZWERK EUROVELO

Herausforderungen und Chancen für einen nachhaltigen Fremdenverkehr

STUDIE

Abriss

In dieser aktualisierten Version der Studie von 2009 werden die Herausforderungen und Chancen des Aufbaus eines europaweiten Radwegenetzes eingeschätzt. Im Mittelpunkt steht EuroVelo, ein Netzwerk aus 14 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. Darüber hinaus werden die jüngsten Entwicklungen hinsichtlich des Iron Curtain Trail bewertet.

INHALT

ABKÜRZUNGEN	5
GLOSSAR	7
VERZEICHNIS DER TABELLEN	9
VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN	10
ZUSAMMENFASSUNG	13
1. EINLEITUNG	17
1.1. Vorgaben und Zielsetzungen	17
1.2. Radfahren in Europa	18
1.3. Nachhaltige Tourismusedwicklung und Fahrradtourismus	19
1.4. EU-Tourismuspolitik	21
1.5. EU-Unterstützung für den Fahrradtourismus seit 2009	22
1.6. Rolle des EuroVelo-Netzes	25
1.7. Der Iron Curtain Trail	27
1.8. Zusammenfassung	28
2. LITERATURÜBERSICHT UND ANTWORTEN DER BEFRAGTEN	29
2.1. Der Fahrradtourismusmarkt	29
2.2. Motivationsfaktoren	40
2.3. Art der Anreise zum Radweg/Ausgangspunkt	47
2.4. Wirtschaftliche Auswirkungen	50
2.5. Umweltauswirkungen	59
2.6. Soziale Auswirkungen	71
2.7. Übersicht	72
3. ANBINDUNG AN DIE ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL	73
3.1. Einleitung	73
3.2. Eisenbahnverkehr	73
3.3. Reisen mit Fernreisebussen	77
3.4. Reisen mit Fähren	78
3.5. Infrastruktur	80
3.6. Übersicht	80
4. EUROVELO ZUSAMMENSTELLUNG DER FALLSTUDIEN	81
4.1. Überblick	81
4.2. Entwicklung der Radrouten	82
4.3. Vermarktung der Radwege	94
4.4. Unterstützende Einrichtungen	102
4.5. Erfassung von Nutzerdaten	110

5. DER IRON CURTAIN TRAIL	113
5.1. Allgemeine Beschreibung	113
5.2. Die Entwicklung seit 2009	114
5.3. Markt- und Mengenprognosen	116
5.4. Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel	118
5.5. Umweltauswirkungen	119
5.6. Soziale Auswirkungen	120
5.7. SWOT-Analyse	121
5.8. Zusammenfassung	122
6. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	123
6.1. Umfang und Wertschöpfung des Fahrradtourismus	123
6.2. Gibt es entscheidende Erfolgsfaktoren, die Fahrradtouristen anlocken?	125
6.3. Hindernisse und Herausforderungen	125
6.4. Ist der Fahrradtourismus ein nachhaltiges Angebot?	126
6.5. Wird EuroVelo das Potenzial des Fahrradtourismus vergrößern?	127
6.6. Das Potential des Iron Curtain Trails	128
6.7. Konsequenzen für die EU-Politiken	128
6.8. Grundlegende Empfehlungen	129
BIBLIOGRAPHY	133
ANHÄNGE	145
Anhang 1: Entwicklung nationaler Fahrradnetze: D-NETZ (Deutschland)	145
Anhang 2: Eine Auswahl an Radtourenanbietern und Zielländern	147
Anhang 3: Tourismusaufkommen für verschiedene Routen und Netze	155
Anhang 4: Radfahrerprofile	157
Anhang 5: NUTS-Regionalcodes zur Bestimmung von Modellparametern	159
Anhang 6: Fahrradmitnahme in Zügen in der Europäischen Union	161
Anhang 7: Übersicht über die Fahrradmitnahme und Preise durch Fluggesellschaften	167
Anhang 8: Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs in den Iron Curtain Trail (nördlicher Teil)	178
Anhang 9: Berechnungen auf der Grundlage von NUTS 3-Regionen entlang des Iron Curtain Trail	181
Anhang 10: Liste der Sachverständigen für die Informationsgewinnung	186
Anhang 11: Übersicht Fähren	190
Anhang 12: Sachverständigenbefragung zum Fahrradtourismus in Europa	196

ABKÜRZUNGEN

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
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	Kohlendioxid
CRDFM	Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen (Version 0.0.0)
DB	Deutsche Bahn
DTV	Deutscher Tourismusverband
ECF	Europäischer Radfahrer-Verband
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Strukturfonds
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-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz

GLOSSAR

Fahrrad tourismus	Als Fahrradtourismus werden speziell Fahrten bezeichnet, bei denen Radtouren zu Freizeit Zwecken unternommen werden. Das Radfahren macht dabei einen wesentlichen Bestandteil des Urlaubserlebnisses aus.
Fahrrad urlaub	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 14 Radfernwege von 70 000 km Länge, von denen rund 45 000 km bereits existieren. 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.
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. Radfernwege bieten Beschilderungen und Routenbeschreibungen für die 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	
Anzahl der Fahrradtouristen und Tagesausflügler mit Rad	30
Tabelle 2	
Herkunft der Fahrradtouristen	34
Tabelle 3	
Kategorien der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten	38
Tabelle 4	
Übersicht über den geschätzten wirtschaftlichen Wert des Fahrradtourismus in Europa (EU plus Norwegen und Schweiz)	39
Tabelle 5	
Hauptgründe für Fahrradtouren/-urlaube	42
Tabelle 6	
Deutsche Fahrradtouristen: Anzahl der mit Radfahren verbrachten Tage	44
Tabelle 7	
Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten	45
Tabelle 8	
Überblick über die einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf die Anreise zu einigen Radwegen und Zielgebieten	49
Tabelle 9	
Wichtigste Zahlen für das Veloland Schweiz (Jahr 2011)	51
Tabelle 10	
Tagesausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung und Tagesausflüglern mit Rad	54
Tabelle 11	
Veranschlagtes jährliches Aufkommen und direkte Einnahmen des EuroVelo-Netzes	58
Tabelle 12	
Umweg- und Emissionsfaktoren zur Ermittlung der CO ₂ -Emissionen	65
Tabelle 13	
Übersicht über die durchschnittliche Entfernung und das durchschnittliche Emissionsniveau pro Reise bei Fahrradurlaube gegenüber allen Urlaube von Deutschen	66
Tabelle 14	
Überblick über die Fallstudien	81
Tabelle 15	
Zug-Fahrradtickets bei Treinreiswinkel, Umsatz in € je Reiseziel	103
Tabelle 16	
Iron Curtain Trail: Länderspezifische Übersicht	116

Tabelle 17 Radtourenanbieter in der EU und in der Schweiz	147
Tabelle 18 Tourismusaufkommen und Urlaubsart	155
Tabelle 19 Radfahrerprofile von verschiedenen Routen und Netzen	157
Tabelle 20 NUTS-3-Regionalcodes für die Bestimmung von Gebietsfläche, Bevölkerungsgröße und Unterkünften für den Fremdenverkehr in der Region zur Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen	159
Tabelle 21 Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme in Zügen (Inlandsreisen)	161
Tabelle 22 Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme in Zügen (Auslandsreisen)	165
Tabelle 23 Übersicht über die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften	167
Tabelle 22 Liste der NUTS 3-Regionen, die zur Ermittlung der Nachfrage für den Iron Curtain Trail dienen	181
Tabelle 25 Sachverständigenliste	186
Tabelle 26 Fährenbetreiber und Fahrradmitnahmemöglichkeiten	190
Tabelle 27 Geografische Verteilung der Befragten	204

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1 Überblick über das Radfahren in den EU27-Ländern	18
Abbildung 2 Karte des EuroVelo-Netzes	26
Abbildung 3 Der Fahrradtourismusmarkt - Umfang und Wert (indiziert)	32
Abbildung 4 Zufriedenheit von Fahrradtouristen mit Übernachtung auf dem Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt	36
Abbildung 5 Beweggründe von Fahrradurlaubern für die Benutzung von Fahrradwegen	41

Abbildung 6 Bedeutung der Qualität einer Fahrradroute oder eines Radfahrgebiets	43
Abbildung 7 Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten auf dem Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt	46
Abbildung 8 Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger von drei Typen von deutschen Fahrradtouristen	47
Abbildung 9 Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für deutschen Fahrradurlaub und deutschen Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)	48
Abbildung 10 Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für deutschen Fahrradurlaub und deutschen Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)	49
Abbildung 11 Ausgaben von Tagesausflüglern in Belgien und Deutschland pro Dauer der Strecke	52
Abbildung 12 Ausgaben von Tagesausflüglern pro Altersgruppe auf belgischen Radwegenetzen	53
Abbildung 13 Tägliche Ausgaben von zum „harten Kern“ zählenden Radfahrern in Dänemark nach Herkunftsland	54
Abbildung 14 Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der Radfahrer mit Übernachtung pro Routenkilometer	56
Abbildung 15 Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der Radfahrer mit Übernachtung pro Routenkilometer	57
Abbildung 16 Externe Effekte aller touristischen Reisen (Inland und international) von europäischen Bürgern (EU, Norwegen, Schweiz)	60
Abbildung 17 Emissionen durch An- und Abreise insgesamt bei Fahrradurlaub (>3 Nächte) und deutschem Urlaub generell (2008)	65
Abbildung 18 CO ₂ -Fußabdruck (CO ₂ -Emissionen) der Niederländer	67
Abbildung 19 Anreise von Radtouristen zum Ausgangspunkt von EuroVelo 6 (Frankreich): Anteil der Verkehrsmittel (in Bezug auf Distanz und CO ₂ -Emissionen) und Marktanteil (in Bezug auf Anzahl der Touristen und CO ₂ -Emissionen)	68
Abbildung 20 Unterkünfte der deutschen Fahrradtouristen (nur Langstreckenradler)	69

Abbildung 21 Fahrradbeförderung in deutschen und schweizerischen Zügen	74
Abbildung 22 Saisonabhängigkeit und Zahl der Radfahrer (einfache Fahrten) auf den Scandic- Fähren zwischen Deutschland und Dänemark	79
Abbildung 23 Organisation, Partner und Verantwortungsbereiche von SchweizMobil	83
Abbildung 24 Übersichtskarte des Drauradwegs	84
Abbildung 25 Die Donau in Südosteuropa	86
Abbildung 26 EuroVelo-Streckenschild im serbischen Abschnitt des Donauradwegs	87
Abbildung 27 Beschilderung am Berliner Mauerweg	93
Abbildung 28 Die Fahrradreise „Grünes Band Europa“	101
Abbildung 29 Umsatz in Bezug auf Zug-Fahrradtickets, Treinreiswinkel, Niederlande, 2006 – 2011	102
Abbildung 30 Zertifizierte Bett&Bike-Mitglieder in Deutschland	106
Abbildung 31 Logos von Radfahrer-Herbergen	108
Abbildung 32 Beispiel für die internetbasierte Vernetzung von Langsamverkehr und Informationen über öffentliche Verkehrsmittel	109
Abbildung 33 Aufbau der Untersuchung	111
Abbildung 34 Auswahleinheiten	111
Abbildung 35 Karte des Erfassungsgebiets	112
Abbildung 36 Karte des geplanten Iron Curtain Trail	113
Abbildung 37 Streckenlänge, Dauer der Reise und Einnahmen gemäß den Schätzungen für den Iron Curtain Trail	118
Abbildung 38 Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz)	146

ZUSAMMENFASSUNG

Hintergrund

Im Mittelpunkt dieser Studie stehen vor allem Fahrradreisen zu Erholungszwecken. Es wird ein Überblick über den europäischen Fahrradtourismusmarkt gegeben und der Versuch unternommen, dessen Entwicklungspotenzial einzuschätzen.

Die Studie konzentriert sich auf EuroVelo, ein europäisches Radwegenetz, das ein nachhaltiges transeuropäisches Netz anbieten möchte. Verwaltet wird es vom Europäischen Radfahrerverband, dessen Anliegen es ist, dass alle Routen in ganz Europa in puncto Gestaltung, Beschilderung und Bekanntmachung hohen Standards genügen. Die Studie geht der Frage nach, ob EuroVelo zur Verbesserung des europäischen Verkehrs- und Fremdenverkehrsangebots insgesamt beitragen könnte oder nicht.

Des Weiteren wird in der Studie 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 fast 10 500 km langen Strecke von der Barentssee zum Schwarzen Meer mehr als zwanzig Länder – darunter 14 EU-Mitgliedstaaten – zu entdecken. Der Trail ist insofern ein sehr gutes Beispiel für die Möglichkeiten des grenzübergreifenden Fremdenverkehrs, als sich viele Besucher dafür entscheiden werden, in ihrem Urlaub von einer Stadt in eine andere (und über Grenzen hinweg) zu radeln.

Der Fahrradtourismusmarkt

Frankreich ist für Reiseveranstalter bei weitem das wichtigste Reiseland, gefolgt von Österreich, wohingegen die wichtigsten Outbound-Märkte Deutschland und das Vereinigte Königreich sind. Allen Studien ist die Forderung gemeinsam, dass die Routen durchgehend, sicher, angenehm und gut ausgeschildert sein müssen..

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. Eine Wiederholung der Umfrage von 2009 hat gezeigt, dass die meisten Sachverständigen gegenwärtig der Ansicht sind, dass der Markt für Fahrradtourismus in ihren Ländern ungeachtet des aktuellen wirtschaftlichen Klimas wächst (im Gegensatz zu einem „statischen“ Befund in der ursprünglichen Umfrage).

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 herangezogen werden, um Umfang und Wert des Fahrradtourismus zu veranschlagen. In Europa finden jährlich schätzungsweise 2,295 Milliarden Fahrradreisen im Wert von über 44 Milliarden Euro statt. Dieser Schätzwert schließt die inländischen und die internationalen Fahrradreisen ein. Die Zahl der übernachtenden Fahrradtouristen beläuft sich auf 20,4 Millionen Personen, welche jährlich ungefähr 9 Milliarden Euro ausgeben.

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 im Falle seines weiteren Ausbaus 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. Geschätzte 60 Millionen Nutzungen dieses Netzes führen schätzungsweise zu direkten Einkünften in Höhe von insgesamt fast 7 Milliarden Euro führen, die EuroVelo als Fahrradtourismusprodukt zugutegehalten werden können.

Auswirkungen auf die Umwelt

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. Diese haben Auswirkungen auf die Luftqualität unterwegs und sorgen für Verschmutzungen und Staus am Zielort. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Emissionen pro Fahrradturlaub sehr viel geringer als bei anderen Urlauben sind, da Fahrradtouristen im Allgemeinen umweltfreundlichere Verkehrsmittel nutzen und zu ihren Zielorten kürzere Strecken zurücklegen.

Integration des öffentlichen Verkehrs

Wie bei allen Urlaubsreisen muss eine Integration der auf dem Weg zum Startpunkt und vor Ort genutzten Verkehrsmittel gewährleistet sein. Aus Sicht der Fahrradtouristen ist die Fahrradmitnahme problematisch, da die Zugbetreiber der einzelnen Länder hier unterschiedliche Ansätze verfolgen. Dies verbessert sich langsam, insbesondere hinsichtlich der französischen, deutschen und österreichischen Hochgeschwindigkeitszüge TGV, ICE und Railjet, die entweder bereits Fahrradmitnahmemöglichkeiten einführen oder dies in den nächsten Jahren vorhaben. Es besteht die Hoffnung, dass kleine schrittweise Verbesserungen in diesem Bereich zu einer allmählich steigenden Nachfrage nach kombiniertem Rad & Bahn-Tourismus führen, was wiederum die Einführung weiterer Fahrradmitnahmemöglichkeiten begünstigen dürfte.

Es gibt eine gewisse Zahl an Fahrradtouristen, die mit Fernreisebussen durch Europa reisen. Allerdings gelten Einschränkungen, was die Fahrradmitnahme anbelangt: Räder müssen eingepackt sein und werden, ähnlich wie im Flugzeug, in einem separaten Gepäckbereich befördert. Auch ist das Angebot an kombinierten Bus- und Radreisen derzeit sehr begrenzt.

Die Berücksichtigung von Fahrrädern auf Fähren ist ein wichtiges Element bei der Schaffung eines europaweiten Fahrradtourismusnetzes. Das Forschungsteam führte eine elektronische Umfrage in kleinem Maßstab durch. Die Ergebnisse belegen, dass die Fährbetreiber zwar willens und in der Lage sind, eine große Anzahl von Fahrradtouristen zu befördern, die meisten von ihnen dafür jedoch keinerlei Werbung machen.

Iron Curtain Trail (ICT)

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 Darstellungenerinnert wird. Nach seiner Fertigstellung würde der Iron Curtain Trail Fahrradtouren von der Barentssee zum Schwarzen Meer durch 20 europäische Länder hindurch auf einem durchgehenden Fahrradweg ermöglichen.

Die potenzielle Nachfrage nach Touren auf dem Iron Curtain Trail und die damit

einhergehenden Einnahmen werden auf 1 Millionen Urlaubsreisen, 5,3 Millionen Tagesausflüge und insgesamt 521 Millionen Euro an direkten Einnahmen geschätzt. 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.

Schlussfolgerungen

Fahrradtouristen werden durch ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren motiviert, wobei insbesondere die Möglichkeit, die Natur zu genießen und fernab des Alltags zu entspannen, eine Rolle spielt. Zwar passt der Fahrradtourismus seinem Wesen nach gut zur aktuellen EU-Politik und zur Förderung des nachhaltigen Fremdenverkehrs, doch steht seiner Weiterentwicklung eine Reihe von Hindernissen entgegen, beispielsweise das Fehlen von Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und seine fehlende Präsenz auf dem Markt. Was die nachhaltige Entwicklung betrifft, so ist die Kombination von Bahn und Rad von entscheidender Bedeutung. Die Fahrradmitnahme im Zug ist relativ kostengünstig, aber nicht immer möglich und zumeist nicht unproblematisch. Ein weiteres Hindernis ist die mangelnde Qualität der Radfernwege und -netze in vielen Ländern, die auf dem Fremdenverkehrsmarkt eine herausragende Stellung einnehmen. Außerdem 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. Das Ausgabenniveau von Fahrradtouristen ähnelt dem anderer Besucher.

EuroVelo wird in den meisten Ländern zurzeit nicht verstärkt touristisch genutzt, da es bisher nicht soweit ausgebaut wurde, als dass es eine große Auswahl an Reisezielen anbieten oder über eine starke Markenidentität verfügen würde. Der Aufbau des Netzes birgt ein enormes Potenzial, aber er erfordert Engagement und eine weitsichtige Planung seitens der zuständigen Verwaltungsgesellschaft. 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-V-Programm
2. Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die Koordinierung und Vermarktung des EuroVelo-Netzes
3. Halbjährliche Kontrolle des Fahrradtourismus im Allgemeinen und des EuroVelo-Netzes im Besonderen
4. Ernennung einer Person durch die EU, die für die Förderung des Radfahrens zuständig ist
5. Ausführlichere Beurteilung der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in Fernzügen
6. Der Iron Curtain Trail sollte weiter ausgebaut 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. 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 ausgebaut werden kann.
- (c) Untersuchung des Potenzials für den Ausbau des Iron Curtain Trail, mit dem der Wiedervereinigung Europas ein bleibendes Zeichen gesetzt wird.

Folgende Hauptfragen gilt es zu untersuchen:

1. Was sind die entscheidenden Erfolgsfaktoren 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 stärkeren Ausbau des Fahrradtourismus als bisher?

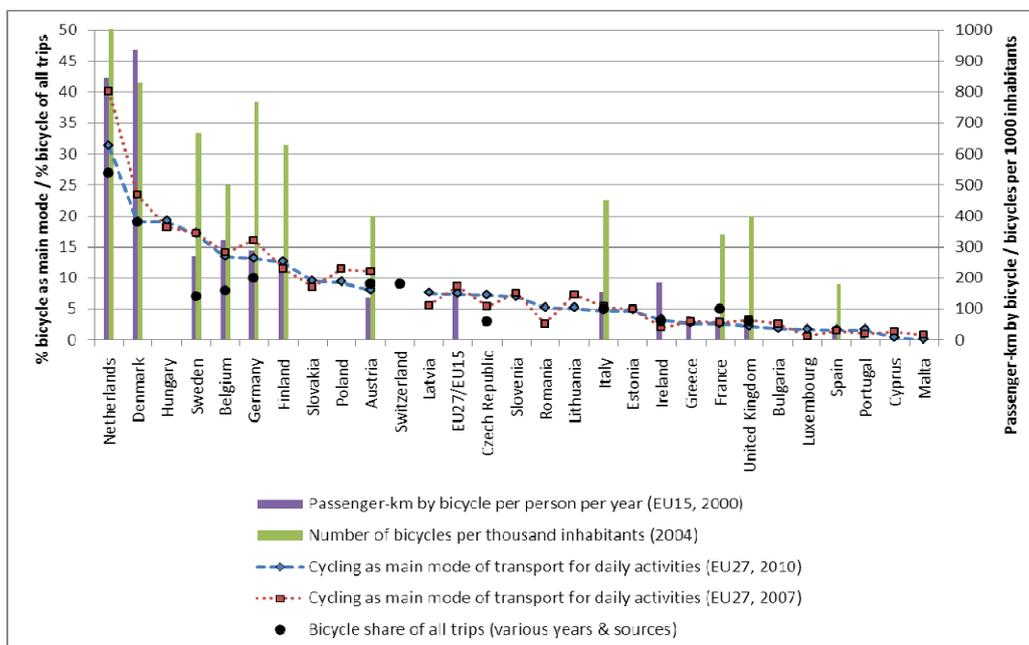
Das übergeordnete Ziel der vorliegenden Studie besteht darin, die Originalstudie von 2009, wo möglich, um neue Erkenntnisse zu erweitern. Diese Aktualisierung der Studie von 2009 wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

Der Fahrradtourismus war, seit der Veröffentlichung der Originalstudie, die gut aufgenommen wurde und vielfach von Akteuren herangezogen wurde, um einer breiteren Öffentlichkeit die Vorteile des Fahrradtourismus näherzubringen, regelmäßig Gegenstand der EU- Tourismuspolitik. Es hat den Anschein, als hätte der europäische Fahrradtourismus ein neues, fortgeschritteneres Stadium erreicht. Die vorliegende Studie untersucht neue Entwicklungen und beleuchtet aktuelle und künftige Themen mit Relevanz für den Fahrradtourismus. Zu diesem Zweck wurden die Ergebnisse einer Reihe von neuen Studien, u. a. aus Österreich, Belgien, Dänemark, der Tschechischen Republik, Frankreich, Deutschland, der Niederlande und der Schweiz in die vorliegende Studie miteinbezogen.

1.2. Radfahren in Europa

Als Hintergrundinformation zu dieser Studie ist die jeweilige Bedeutung des Radfahrens im Alltag in Europa von Interesse. Statistiken zum Radfahren in verschiedenen europäischen Ländern sind, falls vorhanden, im Allgemeinen veraltet und eignen sich nicht sonderlich als Vergleichswerte (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad, 2009). **Unglücklicherweise wird das Fahrrad ungefähr ab dem Jahr 2000 nicht mehr in EU-Verkehrsstatistiken aufgeführt¹**. Trotzdem lässt sich beim Vergleich von Statistiken zur Fahrradnutzung aus Eurobarometer-Umfragen und EU-Statistiken ein Bezug herstellen. Die Fahrradnutzung ist von EU-Land zu EU-Land sehr unterschiedlich. In den meisten Ländern mit einer geringen Fahrradnutzung fahren die Menschen hauptsächlich zu Erholungszwecken oder in bestimmten Städten Fahrrad, z. B. York im Vereinigten Königreich und Ferrara in Italien (Trasporti e Territorio, 2010), 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 & Buehler, 2008). Es muss darauf hingewiesen werden, dass der Besitz eines Fahrrads (siehe Abbildung 1) kein verlässlicher Indikator für die tatsächliche Fahrradnutzung ist. Auch geben Statistiken zu Fahrradverkäufen (hier nicht aufgeführt) zwar keinen Aufschluss über die Fahrradnutzung, haben aber Aussagekraft in Bezug auf die Beliebtheit des Fahrradfahrens. Der Absatz von Fahrrädern in den EU27 und in den einzelnen Ländern war im Verlauf der letzten zehn Jahre relativ stabil (COLIBI & COLIPED, 2011).

Abbildung 1: Überblick über das Radfahren in den EU27-Ländern



Quellen: auf Grundlage von GD Energie und Verkehr (2003), The Gallup Organization (2007, 2011), und verschiedenen anderen Quellen in Trasporti e Territorio (2010) sowie Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad (2009).

¹ Im TRAN-Bericht über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die europäische Tourismusstatistik (A7-0329/2010 vom 17.11.2010) wurde ersucht, dass auch Daten zu Fahrrädern gesammelt werden

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 & Buehler, 2008). **Maßnahmen des Staates spielen bei der Förderung des Radfahrens natürlich eine wichtige Rolle.** Beispielhaft hierfür ist das Wachstum von öffentlichen Fahrradverleihsystemen in Europa, von einem System im Jahr 2000, über 238 im Jahr 2005, hin zu 426 im Jahr 2010 (Beroud, Clavel, & Le Vine, 2010).

1.3. Nachhaltige Tourismusedwicklung und Fahrradtourismus

Der Großteil dieser Studie befasst sich jedoch mit Radfahren und Tourismus. Es besteht ein erhebliches Interesse an den Auswirkungen der Tourismusedwicklung auf die Reiserouten zu bzw. an den Reisezielen. Die wirtschaftlichen Vorteile, die der Tourismus lokalen Volkswirtschaften verschaffen kann, stehen seit Jahrzehnten im Mittelpunkt des Forschungsinteresses, und auch Studien über seine sozialen Auswirkungen sind in den ersten Veröffentlichungen gut vertreten (Tao & Wall, 2009). Doch stellt heute die immer dringlichere Notwendigkeit, die Auswirkungen des Klimawandels abzumildern, die größte Herausforderung für die Tourismusbranche dar und muss bei allen Aspekten der Tourismusedwicklung messbar berücksichtigt werden (Peeters, Gössling & Becken, 2006). 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, Gössling, Scott, Hall & Gladin, 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 und soziokulturellen Aspekte der Tourismusedwicklung. 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 2000). Im Mittelpunkt der Prüfung dieser Studie stehen vor allem Fahrradreisen zu Erholungszwecken. Sustrans, eine im Bereich nachhaltiger Verkehr tätige britische Wohltätigkeitsorganisation, nimmt folgende Unterteilung des Fahrradtourismus vor:

- Fahrradurlaub - Urlaub, dessen Hauptzweck das Radfahren ist und der eine oder mehrere Übernachtungen einschließt. 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.
- Urlaub mit Fahrrad - hierbei werden von der Unterkunft oder einem anderen Ort aus (z. B. Fahrradverleih an einem Bahnhof) Tages Touren unternommen. Radtouren bilden hier einen Teil des Urlaubs, sind aber nicht unbedingt die einzige Art von Unternehmungen.
- Tagesausflüge mit dem Rad - die Radtouren 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.

In der gesamten Studie 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, 2000). 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 dort 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. Mittlerweile existieren in 33 Ländern weltweit schätzungsweise 375 Radwegesysteme (Midgely, 2011).

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

1.4. EU-Tourismuspolitik

Das Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon 2009 stellte einen Meilenstein für die Tourismusbranche in der EU dar. 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 10 % des BIP der EU bzw. 12 % aller Arbeitsplätze; der Anteil am Direktumsatz beträgt 5 % des BIP der EU (Europäische Kommission, 2010; ECORYS, 2009). Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) wird die Bedeutung der Branche anerkannt und erstmals wird eine spezifische Handlungsbefugnis für die Europäische Union in diesem Bereich umrissen, durch die Beschlüsse im Rahmen eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens gefasst werden können (Titel XXII, Tourismus). Folglich bietet der AEUV eine neue Handlungsbefugnis für die europäische Tourismuspolitik. Der EU wird auf europäischer Ebene, neben anderen Bereichen, im Tourismus ermöglicht, „Maßnahmen zur Unterstützung, Koordinierung oder Ergänzung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten durchzuführen“ (Artikel 6(d) AEUV). Die Ergänzung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten durch die Union zielt insbesondere auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Union im Tourismussektor, und zwar durch die Anregung der Schaffung eines günstigen Umfelds für die Entwicklung der Unternehmen in diesem Sektor sowie die Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, insbesondere durch den Austausch bewährter Praktiken. Dadurch leistet die Tourismusbranche einen Beitrag zu „Europa 2020 - Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ sowie zur Stärkung des Konzepts der Unionsbürgerschaft.

Im Einklang mit den Zielen der Europa 2020-Strategie und den speziellen Zielen im Rahmen der Leitinitiative zu einer „Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung“ nahm die Europäische Kommission 2010 die Mitteilung KOM(2010) 352 „Europa - wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus“ an (Europäische Kommission, 2010). Mit der Mitteilung will die Europäische Kommission „ein koordiniertes Konzept für die tourismusbezogenen Initiativen fördern und einen neuen Aktionsrahmen schaffen, um die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Fähigkeit zu nachhaltigem Wachstum zu stärken“. Hierzu schlägt sie eine Reihe europäischer oder multinationaler Initiativen vor, durch die diese Ziele verwirklicht und die Zuständigkeiten, die der Union durch den Vertrag von Lissabon zur Förderung des Tourismus übertragen wurden, in vollem Umfang genutzt werden sollen“ (Europäische Kommission, 2010, Seite 2). Die übergeordneten Ziele des Rahmens sind die Schaffung einer wettbewerbsfähigen, modernen, nachhaltigen und verantwortungsvollen Tourismusbranche in Europa. Die Kommission zählt die Entwicklung eines nachhaltigen, verantwortungsvollen und hochqualitativen Tourismus zu den vier Bereichen mit höchster Priorität, da die Wettbewerbsfähigkeit der Branche eng mit ihrer Nachhaltigkeit verknüpft ist. Um einen derartigen Tourismus zu fördern, wurde eine Reihe von Maßnahmen entwickelt, darunter

auch die Entwicklung von Indikatoren und Sensibilisierungskampagnen, sowie die Veröffentlichung einer europäischen Charta für nachhaltigen und verantwortungsvollen Tourismus. In der Mitteilung wird ferner betont, dass die Tourismusbranche den eigenen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere in Bezug auf den Klimawandel, Rechnung tragen und Schritte ergreifen muss, um diese zu reduzieren. Zusammenfassend konzentriert sich die EU-Tourismuspolitik derzeit auf die folgenden drei Bereiche:

1. Tourismusrelevante Querschnittsmaßnahmen.
2. Förderung der Nachhaltigkeit im Tourismus
3. Mehr Wissen über den Tourismussektor und größere Öffentlichkeitswirkung (Europäische Kommission, GD Handel und Industrie, 2012).

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. Andere Fälle, in denen der Fahrradtourismus Langstreckenflüge erforderlich machen könnte, beispielsweise bei 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. EU-Unterstützung für den Fahrradtourismus seit 2009

2009 verabschiedete das Europäische Parlament eine Entschließung, um EuroVelo in das transeuropäische Verkehrsnetz aufzunehmen. Das Parlament „ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, das „EuroVelo“-Netz und den „Iron Curtain Trail“ als Möglichkeiten zur Förderung der grenzüberschreitenden europäischen Radwege-Infrastrukturnetze ins Auge zu fassen und so die sanfte Mobilität und den nachhaltigen Tourismus zu unterstützen“ (Europäisches Parlament, 2009).

Im gleichen Jahr und in Einklang mit dem im vorhergehenden Abschnitt erläuterten Schwerpunkt auf die Tourismuspolitik, hat die Kommission begonnen, eine Reihe von direkten Maßnahmen im Tourismussektor umzusetzen:

- Die vorbereitenden Maßnahmen „Herausragende europäische Reiseziele (EDEN)“, „Calypso“, und „Nachhaltiger Fremdenverkehr“;
- das Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP).

Die Entwicklung des Fahrradtourismus in Europa hat stark von einigen dieser Aktivitäten profitieren können. Insbesondere im Rahmen der vorbereitende Maßnahme „Nachhaltiger Fremdenverkehr“, die von 2009 bis 2011 existierte (Gesamtbudget 1,9 Millionen Euro), wurden verschiedene Projekte zum Iron Curtain Trail im Besonderen und zu Fahrradtourismus im Allgemeinen gefördert. Im Zuge der vorbereitenden Maßnahmen organisierte die Kommission drei regionale Sensibilisierungs-Workshops für den Iron Curtain Trail, mit dem Ziel,

- die zunehmende Bedeutung des Fahrradtourismus, seine Vorteile und die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft in den Vordergrund zu rücken und die Bedeutung der Einbeziehung des Iron Curtain Trail in das EuroVelo-Netz zu betonen;
- bewährte Praktiken in Bezug auf den Fahrradtourismus, die auf anderen Strecken des EuroVelo-Netzes eingesetzt wurden, sowie beispielhafte Umsetzungen von Teilen des Iron Curtain Trail vorzustellen;
- das Interesse der Länder und Regionen, durch die der ehemalige Eiserne Vorhang verlief, an der Umsetzung eines derartigen Radweges einzuschätzen und die künftige Vorgehensweise durch die Ausarbeitung durchführbarer/konkreter Initiativen zur Rolle der Europäischen Kommission bei der Umsetzung in den Jahren 2010 und 2011 zu bestimmen (GD Unternehmen und Industrie, 2012a).

Die Workshops wurden in Warschau (Polen), Sopron (Ungarn) und Sofia (Bulgarien) für den jeweils nördlichen, mittleren und südlichen Abschnitt der Strecke zwischen November 2009 und März 2010 abgehalten. Die Ergebnisse der Workshops werden in Kapitel 5 eingehend betrachtet.

2010, im Rahmen derselben vorbereitenden Maßnahmen, förderte die Kommission die Vernetzung von Ländern und Regionen, durch die der ehemalige Eiserne Vorhang verlief, mit dem Ziel, eine transnationale Fahrradstrecke, den „Iron Curtain Trail“, zu schaffen. Zur Unterstützung dieses Ziels wurde die Ausschreibung „Promotion of cycling tourism in the European Union as means of sustainable tourism development“ (ENT/TOU/10/611) (Förderung des Fahrradtourismus in der Europäischen Union als ein Mittel der Entwicklung von nachhaltigem Tourismus) veröffentlicht. Das übergeordnete Ziel der Maßnahme war es, durch die Förderung der Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Fahrradtourismus einen Mehrwert zu schaffen. Die Aufforderung zielte auf die Unterstützung und Förderung grenzübergreifender und transnationaler Fahrradwege und -netze ab, auch um den CO₂-Ausstoß in der Tourismusbranche direkt oder indirekt zu mindern. Sechs grenzübergreifenden/transnationalen Projekten wurden 2010 im Rahmen der Aufforderung Subventionen gewährt und 2011 umgesetzt (GD Unternehmen und Industrie, 2012b):

1. EuroVelo Central Coordination (EuroVelo zentrale Koordinierung - EVCC), unter Führung des ECF.
2. Iron Curtain Trail-North Section (Iron Curtain Trail - nördlicher Abschnitt - EV13-ICT North), unter Führung der Pomeranian Association Common Europe (PSWE, Polen).

3. Iron Curtain Trail-Central (Iron Curtain Trail - mittlerer Abschnitt - ICT-Central), unter Führung der Environmental Partnership Association (Vereinigung für Umweltpartnerschaft, Tschechische Republik).
4. Iron Curtain Trail - Balkan Section (Iron Curtain Trail - Abschnitt Balkan - StrategIC), unter Führung der Bulgarian Association for Alternative Tourism (Bulgarische Vereinigung für Alternativ-Tourismus, Bulgarien).
5. The Balkan Velo Trail (BVT 13), unter Führung der Association of South-western Municipalities, (Vereinigung südwestlicher Bezirke, Bulgarien).
6. EuroVelo 3 St James Way – Pilgrims route (EuroVelo 3 St James Way - Pilgerweg - EV3), unter Führung der Danish Cyclists' Federation (Dänischer Verband der Radfahrer, Dänemark).

2011 lag der Schwerpunkt der vorbereitenden Maßnahme „Nachhaltiger Tourismus“ stärker auf kulturellen Zielsetzungen. Trotzdem stellte die nachfolgende Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen „12/G/ENT/TOU/11/411B: „Promotion of trans-national thematic tourism products in the European Union as means of sustainable tourism development“ Förderung transnationaler thematischer Tourismusprodukte in der Europäischen Union als Mittel zur nachhaltigen Tourismusentwicklung), mit dem Ziel der Unterstützung von Projekten auf transnationaler und europaweiter Ebene zur Förderung verschiedener thematischer Touristenstrecken, ein mögliches Bindeglied zum Fahrradtourismus dar (GD Unternehmen und Industrie, 2012c).

Die Möglichkeiten für die weitere direkte Unterstützung des Fahrradtourismus und EuroVelo der GD ENTR sind im Zusammenhang mit knappen Budgets und anderen Tourismussektoren, die Fördermittel beantragt haben, begrenzt. Möglichkeiten zur Kofinanzierung von Radwegen auf Ebene der Mitgliedstaaten oder regionaler Ebene sind durch Strukturfonds, Fonds zur ländlichen Entwicklung, grenzübergreifende Zusammenarbeit, etc. gegeben (Lelonek, 2011). Das Potenzial des Radfahrens als echte Alternative zum motorisierten Verkehr sowie als Teil der Lösung zur Abschwächung externer Verkehrseffekte (Klimawandel, Verschmutzung, Lärm) wird noch immer von der Kommission anerkannt. Unterstützung für nachhaltige Verkehrs- oder Tourismusinfrastrukturen sind zwei mögliche Investitionsfelder. Die Förderung der GD Regionalpolitik (Kohäsionspolitik) im Zeitraum von 2007-2013 kann beträchtlich ausfallen, allerdings ist die Mittelbindung bisher begrenzt (Münch, 2011). Das INTERREG IV B-Projekt „DEMARRAGE“, ein transnationales Gemeinschaftsprojekt, in dessen Rahmen der Rheinradweg, jetzt EuroVelo 15, entwickelt wurde, dient als Beispiel dafür, wie Projekte zum Fahrradtourismus noch immer durch regionale (hier: grenzübergreifende) Fonds kofinanziert werden können.

Ein weiteres Beispiel dafür, dass der Fahrradtourismus und insbesondere das EuroVelo-Netz als echte Infrastrukturentwicklung betrachtet werden, ist die Entscheidung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments (TRAN), EuroVelo im November 2011 in das TEN-V-Netz aufzunehmen. Einen Monat bestätigte das Europäische Parlament diese Entscheidung in einer nichtlegislativen Entschließung zum Weißbuch zum Verkehr (Europäisches Parlament, 2011).

1.6. Rolle des EuroVelo-Netzes

Bei EuroVelo handelt sich um ein europäisches Radwegenetz, das ein nachhaltiges transeuropäisches Netz anbieten möchte. Es umfasst 14 Radfernwege mit etwa 70 000 km Gesamtlänge (siehe Abbildung 2). 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. Das Netz wird größtenteils über die Webseite des ECF beworben; eine eigene, für die Öffentlichkeit zugängliche Webseite ist für 2012 geplant.

Am Aufbau des EuroVelo-Netzes wirken zahlreiche Beteiligte in verschiedenen Ländern mit, die einzelne Abschnitte des geplanten Netzes in ganz Europa verbessern. 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 fortgeschritten. Andere hingegen 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 CO-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 CO-Emissionen beizutragen;
- den grenzüberschreitenden Nahtourismus zu fördern, der minimale Umweltauswirkungen und ein geringes Emissionsniveau mit sich bringt;
- die Menschen dazu zu ermutigen, 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 2: Karte des EuroVelo-Netzes



Quellen: Europäischer Radfahrer-Verband unter <http://www.ecf.com/projects/eurovelo-2/>.

Diese Aussagen werden im vorliegenden Bericht anhand einer Analyse der vorliegenden Daten, Fallstudien und Sachverständigengutachten geprüft. Kurz, es gibt 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) EuroVelo würde die Sichtbarkeit eines nachhaltigen Fremdenverkehrs erhöhen. Als europäisches Netz mit eigenem Markennamen könnte es 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.

1.7. Der Iron Curtain Trail

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 10 500 km langen Strecke von der Barentssee zum Schwarzen Meer, über 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 sich viele Besucher dafür entscheiden werden, in ihrem Urlaub von einer Stadt in eine andere (und über Grenzen hinweg) zu radeln. Ein wesentlicher Vorteil seiner Konstruktion 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.

Im Verlag Esterbauer sind zu der Strecke drei Radtourenbücher erschienen:

- Am „Grünen Band“ von der Barentssee zur deutsch-polnischen Grenze.
- Am „Grünen Band“ von Usedom über den Deutsch-Deutschen Radweg zur tschechischen Grenze.
- Am „Grünen Band“ von der deutsch-tschechischen Grenze zum Schwarzen Meer.

Zudem gibt es ein Tourenbuch für den Deutsch-Deutschen Radweg am „Grünen Band“.

In der vorliegenden Studie werden das Potenzial dieses neuen Radfernwegs, der Fortschritt seines Ausbaus seit 2009 sowie seine Einbindung in das EuroVelo-Netz bewertet.

1.8. 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. Es bleibt jedoch 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.

Obwohl keine zuverlässigen Daten zum Gesamtumfang und -wert des bestehenden Fahrradtourismusmarkts vorliegen (in Diskussionen mit Projektmanagern wurde deutlich, dass in den meisten Ländern noch keine Daten auf nationaler oder regionaler Basis erhoben werden), deutet die jetzt zur Verfügung stehende beschränkte Zahl nationaler und regionaler Statistiken darauf hin, dass Lumsonds frühe Schätzung aller Voraussicht nach etwas zu optimistisch ausfiel. Obwohl diese Zahlen die verschiedenen wirtschaftlichen Auswirkungen des Fahrradtourismus betreffen, können sie doch als angemessener Umfangsindikator herangezogen werden. In Dänemark beispielsweise ist der Anteil von fahrradbezogenen Aktivitäten am Gesamtumsatz der Tourismusbranche tatsächlich sehr groß und lag 2008 bei 13 % (Møller Munch, 2010), allerdings beinhaltet dies auch „weiche“ Formen des Fahrradtourismus. In Österreich beträgt der Beschäftigungsanteil des Fahrradtourismus am Sommertourismus als Vollzeitäquivalent schätzungsweise zwischen 5,5 % und 6 % (Miglbauer, Pfaffenbichler, & Feilmayr, 2009). In Deutschland hat der direkte Jahresumsatz Umsatz aus dem Fahrradtourismus (3,9 Milliarden Euro) einen Anteil von 3 % am Umsatz aus dem gesamten Tagestourismus sowie den Übernachtungen (BMW, 2009). In Frankreich fallen 5,5 Millionen Urlaube oder 3,3 % aller Urlaube der Franzosen in die Sparte „Fahrradurlaube“. Allerdings fallen in diese Sparte alle Urlaube, in denen das Fahrrad eine wichtige Rolle spielt, so. z. B. auch bei Tagesausflügen (Mercat, 2009). Deshalb dürfte die Zahl der echten Fahrradurlaube mit Übernachtung(en) deutlich niedriger liegen. Verschiedene Berichte des Marktforschungsunternehmens Mintel zum Fahrradtourismus (Millington, 2009; Mintel, 2003, 2007) beinhalten keine Schätzungen zur Gesamtnachfrage in Europa.

Der Fahrradtourismusmarkt konzentriert sich überwiegend auf das Inland (siehe Tabelle 2) und wird zumeist unabhängig genutzt. Doch zeigt das vielfältige Angebot an Fahrradurlaube, dass der Markt für geringfügig vororganisierte Touren groß ist. Spezialisierte Reiseveranstalter bieten Fahrradurlaube in vielen europäischen Ländern und mitunter auch bei Fernreisen an (Millington, 2009; Mintel 2007). In Anhang 2 werden einige der wichtigsten Reiseveranstalter und Länder, in die Reisen angeboten werden, aufgelistet. Aus der für Analyse für diese Auflistung und einer Wortanalyse zum Fahrradtourismus auf Webseiten in allen Ländern der EU27 ging hervor, dass Frankreich das wichtigste Reiseziel für Anbieter von Fahrradreisen darstellt, gefolgt von Österreich.

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, Frankreich und das Vereinigte Königreich. In diesen Ländern wurden ausführlichere wissenschaftliche Studien durchgeführt, die öffentlich zugänglich sind (siehe Tabelle 1 und für eine detailliertere Übersicht mit anderen Regionen und Routen, siehe Anhang 3). Sie konnten durch Marktforschungsergebnisse aus Dänemark, Belgien, Tschechien 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 nun Fahrradpakete über sein Unternehmen Headwaters. 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, die Schweiz und Frankreich sind hier die beliebtesten Reiseziele (siehe Tabelle 2). Der dänische Markt besteht zu einem großen Teil (66 %) aus internationalen Fahrradtouristen, die größtenteils aus Deutschland stammen (Møller Munch, 2009). Der Gesamtwert des dänischen Fahrradtourismusmarktes beträgt 1,8 Milliarden dänische Kronen (Urfe, 2007).

Tabelle 1: Anzahl der Fahrradtouristen und Tagesausflügler mit Rad

Route/ Gegend/ Netzwerk	Elberadweg – Sachsen	Elberadweg – Prignitz	Rheinland-Pfalz	Moselradweg	4 CR Nordosten Vereinigtes Königreich *	Ruhrtal-Radweg	Niederösterreich	Donau-Radweg Passau-Wien	Veloland Schweiz	Deutschland	Niederlande
Land:	D	D	D	D	UK	D	A	A	CH	D	NL
Jahr	2003	2006	2006	2006	2006	2010/11	2006	2010	2011	2010	2010/11
Quelle	2004 in TMBLM (ed.),	Öhlschläg er, 2007	ETI, 2007	ETI, 2007	Downward & Sustrans, 2007	Biermann & Weber, 2012	MANOVA, 2007	ARGE Donau Österreich 2011	Utiger & Rikus, 2012	Trendscop e, 2010	Fietsplatfo rm, 2012
Aufkommen											
Übernachtungen (x1.000)	70	14	960	256	158	47	117	145	220	6.225	987
Tagesausflügler (x1.000)	420	2	17.400	153	75	1.100	383	146	4.800	549.053	167.000
Insgesamt (x1.000)	490	16	18.400	409	234	1.147	500	291	5.020	555.278	168.000

*C2C, Hadrian-Radweg, Pennine-Radweg (Nordost-Abschnitt), Küste und Burgen (Nordost-Abschnitt).

Wie bereits erwähnt, konzentriert sich der Markt hauptsächlich auf einheimische Kunden, vor allem in Deutschland und den Niederlanden. 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 liegt dennoch relativ niedrig 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 kann ein Trend hin zu Bewegungsmangel und Adipositas beobachtet werden; im Alltag wird weniger zu Fuß gegangen und weniger Fahrrad gefahren als in zurückliegenden 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 & Lumsdon, 2006). In Skandinavien hat sich die Anzahl der Angebote für Fahrradtouristen in den vergangenen Jahren erhöht und es herrscht vermehrt Nachfrage nach Angeboten für Fahrradfahrer im Alltag und in der Freizeit, obwohl dies nicht von dänischen Statistiken untermauert werden kann; Umsatzeinbrüche in den Jahren 2004 und 2008 beim Fahrradtourismus stehen insbesondere im Zusammenhang mit dänischen Radfahrern (Møller Munch, 2010). Andererseits befindet sich Dänemark noch immer unter den ersten zehn beliebtesten ausländischen Urlaubszielen deutscher Fahrradtouristen (Giebler & Froitzheim, 2012).

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 zur EuroVelo-Studie im Jahr 2009 wurden in einer Internet-Umfrage 348 Sachverständige auf dem Gebiet des Fahrradtourismus über ihre Meinungen zu den Trends im Fahrradtourismus befragt. Die Umfrage wurde im Zuge der Aktualisierung im Jahr 2012 wiederholt, mit 426 erhaltenen Antworten². In der ursprünglichen Umfrage herrschte ein vertretbarer Konsens, dass der Fahrradtourismus in den meisten Ländern statisch ist, in der Umfrage von 2012 allerdings herrschte die allgemeine Ansicht, dass der Fahrradtourismus trotz sinkender Förderung auf regionaler- und lokaler Ebene zunimmt. (Siehe Anhang 12 für die vollständigen Umfrageergebnisse).

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 und Frankreich nimmt der Fahrradtourismus einen großen Stellenwert ein und verzeichnet noch immer Zuwächse, obwohl der Markt in anderen Ländern wie beispielsweise Dänemark, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz wahrscheinlich bereits gesättigt ist. Abbildung 3 zeigt eine beschränkte Zahl von Entwicklungen, die der Literatur entnommen werden konnten:

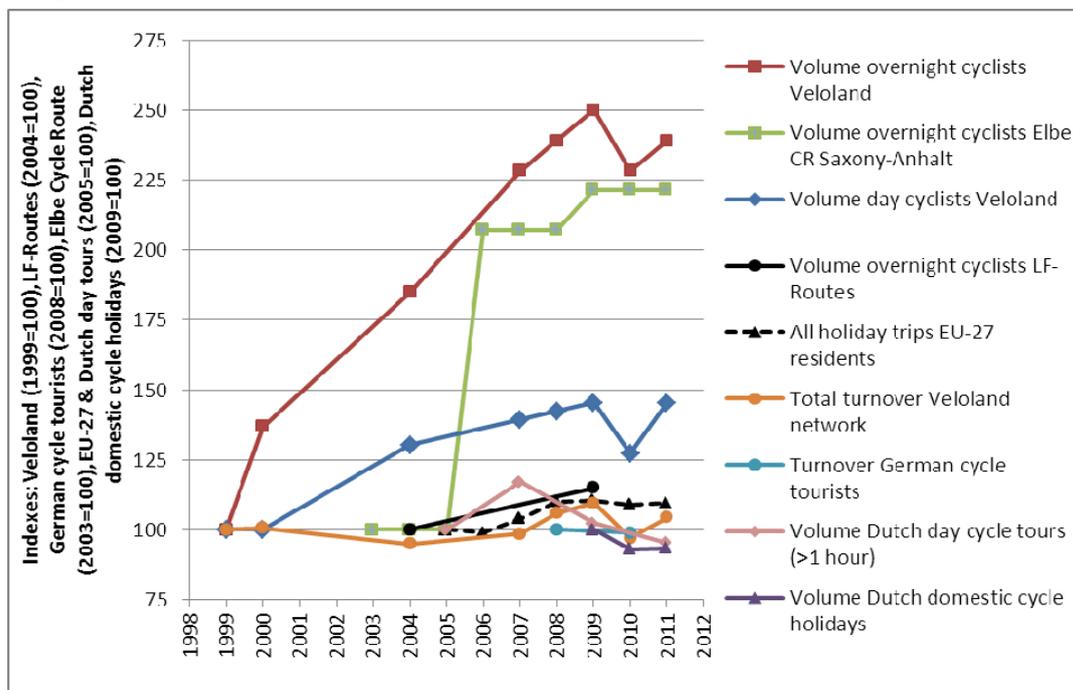
- Das Netz, das am besten dazu geeignet ist, Trends aufzuzeigen, ist aufgrund der konstanten Datenerfassung seit 1999 das Veloland-Netz in der Schweiz. Seit dem zehnten Jahr in Folge verzeichnet man hier steigende Zahlen. Die Zahl der Radfahrer mit Übernachtung hat sich innerhalb von zehn Jahren verdoppelt.

² Die Umfrage wurde über mehrere Kanäle ausgegeben, insbesondere über das ECF-Netzwerk, die Diskussionsliste zu Fahrrad und Gesellschaft auf jiscmail, einem britischen Dienstleister für akademische Mailing-Listen, die ADFC-Referentenliste Fahrradtourismus sowie die Sachverständigen-Kontaktliste dieser Studie in der Ausgabe von 2009.

Allerdings hat sich der Gesamtumsatz in diesem Zeitraum kaum verändert, obwohl dies durch eine Umstellung der Berechnungsmethode bedingt sein kann. Bei allen Veloland-Radwegen wurden zwischen 2009 und 2010 Rückgänge verzeichnet, deren Ursachen vor allem in einem durchwachsenen Frühling und schlechten Wetterverhältnisse im Sommer liegen. 2011 boten sich weitestgehend gute Wetterverhältnisse und dementsprechend kletterten die Anzahl der Radfahrer sowie die Umsätze wieder auf „Normal“-Niveau (Utiger & Rikus, 2012; siehe auch 2.2.3).

- Zwischen 2004 und 2008 registrierte man auf dem LF-Routennetz in den Niederlanden einen Zuwachs von 15 % von Radfahrern mit Übernachtung, allerdings sind die Zahlen für Tagesausflügler und Radfahrer mit Übernachtung für das ganze Land in den folgenden Jahren rückläufig. Aufgrund eines allgemeinen Rückgangs bei den Tagesausflügen und Urlauben im Inland, ist der Anteil von Tagesausflügen und Radtouren mit Übernachtung an der Gesamtzahl der Radtouren relativ stabil geblieben (Fietsplatform, 2009a, 2012).
- In Deutschland blieb der Umsatz, den deutsche Fahrradtouristen (im In- und Ausland; Tagesausflüge und Übernachtung) im Zeitraum zwischen 2008 und 2010 generierten, so gut wie unverändert.
- Neben dem Veloland-Netz ist der Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt der einzige Radweg, auf dem Fahrradtouristen über Jahre hinweg erfasst wurden. Der plötzliche Anstieg zwischen 2005 und 2006 wird sich in der Realität eher schrittweise vollzogen haben, allerdings ist das Wachstum beim Radtourismus in der Region offensichtlich.
- Zu Vergleichszwecken ist die Entwicklung aller Urlaubsreisen (international und im Inland) der Bürger in den EU27 seit 2005 in der Abbildung dargestellt. (Demunter & Dimitrakopoulou, 2012).

Abbildung 3: Der Fahrradtourismusmarkt - Umfang und Wert (indiziert)



Quellen: auf Grundlage von Demunter & Dimitrakopoulou (2012), Fietsplatform (2009a, 2012), Ickert & Rikus (2008), Peters (2012b), Trendscape (2010), Utiger & Ickert (2005), Utiger & Richardson (2000, 2001), Utiger & Rikus (2010, 2011, 2012).

Anmerkung: Daten treffen nur auf gekennzeichnete Jahre zu.

In Dänemark hat der Fahrradtourismus dem Anschein nach abgenommen, da der Gesamtumsatz von sowohl zum „harten“ als auch zum „weichen Kern“ zählenden Fahrradtouristen (Møller Munch, 2009, 2010) zwischen 2004 und 2008 um rund 20 % verloren hat, obwohl keine genauen Angaben darüber gemacht wurden, welche Segmente Verluste verzeichneten³.

Das Fehlen von Daten erschwert die Bestimmung, ob, und wenn ja, in welchem Maße, der Fahrradtourismus zunimmt. Allerdings existieren einige Indikatoren, insbesondere in Belgien, Frankreich, Polen und der Tschechischen Republik, die Wachstum nahelegen. 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. In der Tschechischen Republik geben 11 % der Bevölkerung an, mit dem Fahrrad über 500 Kilometer im Jahr zu Freizeitzwecken zurückzulegen und 42 % fahren nach eigenen Angaben mindestens alle zwei Wochen mit dem Rad (CzechMobil team, 2012). Im Gegensatz dazu stellt der Fahrradtourismus in Ländern wie Griechenland und Portugal nach wie vor ein kleines Nischenprodukt dar.

Der deutsche Fahrradtourismusmarkt ist der größte in Europa und baut ein spezielles Netz, das so genannte D-Netz⁴, auf, um dieser Nachfrage zu begegnen. Der Anteil von Radfahrern aus dem Ausland liegt in Deutschland bei ca. 5 % (BMW, 2009). Diese Zahl wird durch eine Reihe regionaler Umfragen bestätigt (Dohmen et al., 2011; ETI, 2007; Öhlschläger, 2007; TMBLM (ed.), 2008), obwohl einige Strecken sogar einen Anteil von bis zu 9 % aufweisen (siehe Tabelle 2). 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 & Froitzheim, 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 2). 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, Rommerskirchen & Weyand, 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. In Dänemark entfielen 2008 im Segment der zum „harten Kern“ zählenden Fahrradtouristen 51 % des Umsatzes auf deutsche Touristen und 32 % auf inländische Radfahrer. Relativ große Anteile entfielen mit 6 % und 5 % zudem auf norwegische bzw. niederländische Touristen (Møller Munch, 2009). Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Touristen aus diesen Ländern sich durch abweichendes Kaufverhalten unterscheiden, weshalb die oben genannten Prozentzahlen nicht auf die

³ Ein „zum harten Kern“ zählender Fahrradtourist ist für diesen Zweck ein Tourist, für den das Radfahren ein Reisemotiv ist und der im Urlaub „oft“ oder „sehr oft“ Rad fährt. Für einen zum „weichen Kern“ zählenden Fahrradtourist ist das Radfahren ein Reisemotiv, allerdings fährt er in der Regel „kaum“ oder „nur manchmal“ Rad. (Møller Munch, 2009). Die Gruppe der zum „harten Kern“ zählenden Fahrradtouristen ist daher aller Wahrscheinlichkeit nach größer als lediglich die der Fahrradtouristen mit Übernachtung.

⁴ Siehe Anlage 1.

jeweiligen Anteile am Umfang übertragbar sind (siehe Abbildung 11). Schätzungen von Trendscope (2010) zufolge, verbringen deutsche Touristen fast ein Viertel (23,6 %) aller Fahrradurlaube mit Übernachtung sowie 5,9 % aller Fahrrad-Tagesausflüge im Ausland.

In Frankreich haben ausländische Fahrradtouristen einen Anteil von mindestens 13 % an der Gesamtanzahl an Fahrradtouristen, allerdings liegen die Anteile auf Radwegen wie dem EuroVelo 6 (Loire) und 15 (Rhein) weitaus höher (Mercat, 2009). Fahrradtouristen aus der Tschechischen Republik sind dem Anschein nach dem Radfahren im Ausland sehr zugeneigt: nur 42 % blieben während der vergangenen zehn Jahre in der Tschechischen Republik. Die unter tschechischen Radfahrern beliebtesten Länder und Radwege im Ausland sind die Slowakei, der Donau-Radweg, der Gardasee, Österreich, Kroatien und der Elbe-Radweg (CzechMobil team, 2012).

Tabelle 2: Herkunft der Fahrradtouristen

Route/ Gegend	Elberadweg – Sachsen-Anhalt – Übernachtungen	Elberadweg – Prignitz – insgesamt	Rheinland- Pfalz – Fahrradtouristen insgesamt	Niederösterreich - Fahrradtouristen insgesamt	Niederösterreich – Donau	Veloland – Radfahrer, die übernachten (>2 Nächte)	Veloland – Radfahrer insgesamt	Nordseeküsten-Route – Nordostengland	Frankreich	Deutschland	D-Route 3 - Übernachtunger	Ruhrgebiet - Übernachtungen
Jahr	2011	2006	2006	2007	2007	2004	2004	2001-2006	2009	2008	2010	2011
Quelle	Peters, 2012b	Öhlschlager, 2007	ETI, 2007	MANOVA, 2007	MANOVA, 2007	Ickert et al., 2005	Ickert et al., 2005	Downward et al. 2007	Mercat, 2009	BMWl, 2009; Giebeler & Fritzscheim, 2012	Dohmen et al., 2011	Biermann & Weber, 2012
Inländische Touristen	95%	94%	92%	85%	60%	78%	95%	93.5%	87%	95%	91%	97,5%
Ausländische Touristen	4%	6%	8%	15%	40%	22%	5%	6,5%	13%	5%	9%	2,5%
Österreich	1%	1%		85%	60%					0.3%		
Belgien			2%					<1%	1,2%			
Dänemark										0,6%		
Frankreich	0,2%								87%			
Deutschland	95%	94%	92%	12%	30%	16%	3%	1%	3,4%	95%	91%	97,5%

Route/ Gegend	Elberadweg – Sachsen- Anhalt – Übernachtungen	Elberadweg – Prignitz – insgesamt	Rheinland- Pfalz – Fahrradtouristen insgesamt	Niederösterreich - Fahrradtouristen insgesamt	Niederösterreich – Donau	Veloland – Radfahrer, die übernachten (>2 Nächte)	Veloland – Radfahrer insgesamt	Nordseeküsten-Route – Nordostengland	Frankreich	Deutschland	D-Route 3 - Übernachtungen	Ruhrgebiet - Übernachtungen
Niederlande	1,6%	2%	5%					4%	3,6%	1,7%	6%	1,8%
Norwegen								<1%				
Polen										1,2%		
Schweden								<1%				
Schweiz	0,6%	2%				78%	95%		0,9%	0,3%		0,6%
Vereinigtes Königreich	0,1%							93,5%	1,2%			0,1%
Sonstige	0,4%	1%	1%	3%	9%	6%	2%	<1%	3%	0,9%	3%	

Entwicklungen entlang des Elbe-Radwegs in Sachsen-Anhalt

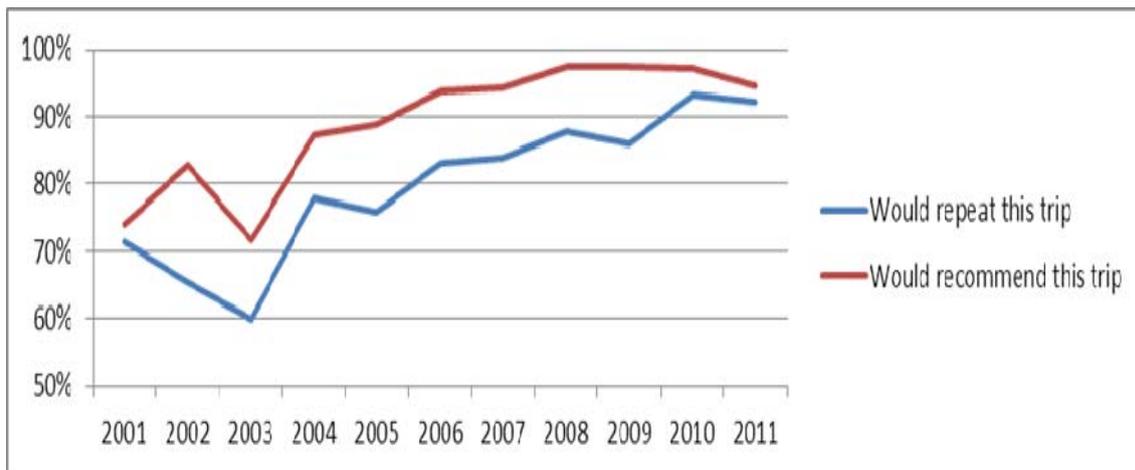
Der sachsen-anhaltinische Abschnitt des Elbe-Radwegs bietet eine einzigartige Perspektive auf den Fahrradtourismus auf einem Radfernweg, da der Abschnitt der einzige bekannte Radweg in Europa ist, auf dem die Erfassung von Fahrradtouristen mit Übernachtung jährlich und über einen längeren Zeitraum hinweg stattgefunden hat (2001-2011; Peters, 2012b). Der Elbe-Radweg⁵ ist besonders interessant, da dieser für viele Jahre der unter deutschen Radfahrern beliebteste Radweg war. In den jährlichen Analysen des ADFC zum Fahrradtourismus **ist der Elbe-Radweg in jedem Jahr seit 2004 der befahrenste und beliebteste Radweg und ist zudem derjenige Radweg, der auf der Planungsliste der meisten Radfahrer den ersten Platz einnimmt. Der einzige andere Radweg mit ähnlicher Konsistenz und ähnlich guten Noten über einen vergleichbar langen Zeitraum ist der Weser-Radweg⁶** (Giebeler et al. 2012 und ältere Analysen des ADFC zum Fahrradtourismus). In zwei weiteren repräsentativen Studien, die 2008 und 2010 durchgeführt wurden, belegte der Elbe-Radweg den ersten Platz der am meisten befahrenen und beliebtesten Radwege und den zweiten Platz der wahrscheinlich als nächstes befahrenen Radwege (Trendscope 2008a, 2010). Es muss darauf hingewiesen werden, dass der Wettbewerb zwischen Radwegen in Deutschland sehr ausgeprägt ist, da 13 der 15 am meisten befahrenen Radwege entlang von Flüssen verlaufen (von den zwei übrigen verläuft der eine entlang der Ostseeküste und der andere entlang des Bodensees). Trotzdem zeigt Abbildung 3, dass die Zahl der Radtouristen mit Übernachtung im Verlauf der vergangenen sechs Jahre (ca. 150 000) konstant geblieben ist. Zugegebenermaßen ist die Methode, die hier zur Anwendung gekommen ist, nicht unbedingt die zuverlässigste

⁵ <http://www.elbe-cycle-route.com/start.html>.

⁶ <http://weser-radweg.de/de/index.php?auswahl=0>.

(der Umfang wird anhand von Umfragen, die in den Unterkünften ausgegeben werden, ermittelt), aber die Konsistenz wird von den Zahlen in den Analysen des ADFC und Trendscout bestätigt. Die folgende Abbildung zeigt, dass sich die Qualität der Route und das Erlebnis, das der Radweg bietet, beständig verbessert haben, da die Zufriedenheit mit dem Radweg schrittweise auf sehr hohes Niveau gestiegen ist. Radtouristen (so wie alle Touristen) legen mittlerweile mehr Wert auf Qualität und dergleichen. Einige der Hauptursachen für den Aufwärtstrend und den anhaltenden Erfolg der Route sind die neue Infrastruktur des Elbe-Radwegs nach der schweren Überflutung 2002, radfahrerfreundliche Unterkünfte und beständiges Marketing (Peters, 2012a).

Abbildung 4: Zufriedenheit von Fahrradtouristen mit Übernachtung auf dem Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt



Quelle: Peters (2012b).

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 jährlich 14 Milliarden 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 Milliarden Euro entspricht einem Anteil von etwas weniger als 1 % 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 Milliarden Euro beläuft (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 jährlich 5 Milliarden Euro 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: Demnach beläuft sich der Mehrwert auf 3,7 – 3,9 Milliarden Euro/Jahr (BMW, 2009; Trendscape, 2010). In Frankreich, den Niederlanden und Dänemark belaufen sich die Schätzungen zum direkten Mehrwert des Fahrradtourismus auf 5,6 Milliarden Euro, bzw. 750 Millionen Euro und 400 Millionen Euro (Fietsplatform, 2009b; Mercat, 2009; Møller Munch, 2010), allerdings können diese Zahlen wiederum nicht als Vergleichswerte dienen. Letzteres ist schon erkennbar im Kontext eines Landes und einer Studie. Beispielsweise existiert für den Fahrradtourismus in Frankreich eine Zahl zum Gesamtwert in Höhe von 1,9 Milliarden Euro/Jahr, basierend auf einem eher restriktiven Ansatz (Mercat, 2009).

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 (siehe Tabelle 3). 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, van Egmond & Visser (2004) übernommen wurden. In der EuroVelo-Studie von 2009 wurde die Anzahl der Fahrradfahrten in Europa mit 2,795 Milliarden pro Jahr angegeben; der Wert dieser Fahrten übersteigt 54 Milliarden Euro. Einer der Hauptkritikpunkte dieser Schätzungen ist, dass diese auf einer Vielzahl geschätzter Faktoren basieren, deswegen teilweise beträchtlich von den Angaben in nationalen Studien abweichen und daher in der Regel mit Vorsicht zu genießen sind. (Krieger & Baum, 2011). In Anbetracht des umfangreichen Spektrums an angewandten Methoden, war diese Art der Kritik zu erwarten. Trotzdem wurden für die vorliegende Studie die Methoden und Schätzungen zum europäischen Fahrradtourismus überarbeitet.

Wie bei der Studie von 2009 wurden die Länder, um den Anteil der sich aus dem Fahrradtourismus ergebenden Gesamtnachfrage zu veranschlagen und in der Erkenntnis, dass dieser sehr unterschiedlich ausfällt, in Kategorien der Nachfrage (nach fahrradtouristischen Angeboten) eingeteilt. Allerdings wurden zwei Änderungen an der angewandten Methode vorgenommen, um einige der wahrgenommenen Schwächen der Studie von 2009 zu vermeiden. Erstens wurden drei neue Kategorien zu den existierenden drei hinzugefügt, womit die Gesamtzahl auf sechs steigt. Die Kategorien reichen nun von gering bis sehr hoch. Das erweiterte Spektrum zur Einteilung der Nachfrage verdeutlicht nationale Abweichungen beim Fahrradtourismus. Die zweite Veränderung betrifft die Einbeziehung der allgemeinen Verwendung von Fahrrädern als Transportmittel bei der Kategorisierung der Länder anstelle der ausschließlichen Heranziehung von Expertenmeinungen.

Tabelle 3: Kategorien der Nachfrage nach fahrradtouristischen Angeboten

Kategorien	Gering	Niedrig-Mittel	Mittel	Mittel-Hoch	Hoch	Sehr hoch
Bevölkerungsanteil mit Fahrrad als Haupttransportmittel (The Gallup Organization, 2011)	≤2%	>2 - 5%	>5 - <8%	8 - 12%	12 - 20%	>20%
Expertenschätzungen des Anteils des Fahrradurlaubs am Urlaub insgesamt (in %)	0,5%	1%	1,5%	2%	3%	3,7%
Zuordnung der Länder zu den Nachfragekategorien	Türkei**/** Bulgarien Luxemburg Portugal Malta** Zypern Spanien	Rumänien Litauen Serbien**/** Norwegen*** Kroatien**/** Mazedonien**/** Italien Estland Irland Griechenland Vereinigtes Königreich	Lettland Tschechien Slowenien Frankreich*	Slowakei Polen	Ungarn Dänemark Schweden Belgien Deutschland Finnland Österreich* Schweiz*/**	Niederlande

*Österreich, die Schweiz und Frankreich wurden eine Nachfragekategorie heraufgestuft, um geringere Anteile beim täglichen Gebrauch von Fahrrädern mit nachgewiesenen hohen Anteilen von Fahrradtouristen aufzuwiegen (siehe Tabelle 2). **Aufgrund fehlender Hintergrunddaten konnten diese Länder nicht in die Schätzung für Europa aufgenommen werden. ***Diese Länder sind nicht Teil der Daten zur Verkehrsmittelwahl von The Gallup Organization (2011). Diesen Ländern wurde ein Anteil („Fahrrad als Hauptverkehrsmittel“) zugewiesen, der auf anderen ähnlichen Daten zur Fahrradnutzung basiert (siehe Tabelle 1) sowie auf den Anteilen der Nachbarländer.

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 Fahrrad wurde mit 15,39 Euro und die Nachfrage nach Fahrten mit Übernachtung mit 439 Euro multipliziert (Durchschnittsausgaben pro Fahrt); diese Werte gehen aus einer Schätzung auf Grundlage von Umfragen zum EuroVelo-Netz hervor (siehe Abschnitt „Ein geografisch basiertes Modell“ unter Punkt 2.4.2).

In Europa werden jährlich schätzungsweise rund 2,295 Milliarden touristische Fahrradtouren unternommen. Die Gesamtsumme der geschätzten wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Fahrten beläuft sich auf fast 44 Milliarden Euro. In Tabelle 4 werden die geschätzte Nachfrage und die aus diesen Berechnungen resultierenden wirtschaftlichen Auswirkungen zusammengefasst.⁷

⁷ Im Folgenden eine kurze Übersicht der Schätzungen der Länder: Die Zahl für Fahrten mit Übernachtung in den Niederlanden ist fast identisch mit der Zahl von 2011 (Fietsplatform, 2012). Die Zahl für Tagesausflüge beläuft sich auf 138 Millionen und liegt somit unter den 167 Millionen Tagesausflügen im Jahr 2011, die in Fietsplatform 2012 angegeben sind, allerdings handelt es sich hierbei um Freizeitfahrten mit einer Dauer von mehr als einer Stunde. Die Schätzung der Gesamteinnahmen in den Niederlanden liegt weit über dem Betrag von 750 Millionen Euro, die in Fietsplatform 2009b angegeben sind, da die täglichen Durchschnittsausgaben von Tagesausflüglern in den Niederlanden weitaus geringer ausfallen, als der für diesen Bericht herangezogene allgemeine Durchschnittswert. Die Schätzungen für Deutschland bewegen sich im Bereich von (Trendscope, 2010). Der unmittelbare Umsatz lag hier bei 10 Milliarden Euro.

Tabelle 4: Übersicht über den geschätzten wirtschaftlichen Wert des Fahrradtourismus in Europa (EU plus Norwegen und Schweiz)

Land:	Tages touren (Mio.)	Touren mit Übernachtungen (Mio.)	Tages touren (Mrd. EUR)	Übernachtungen (Mrd. EUR)	Insgesamt (Mrd. EUR)
Österreich	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Belgien	39	0,21	0,60	0,09	0,69
Bulgarien	12	0,13	0,19	0,06	0,25
Schweiz	55	0,42	0,85	0,18	1,03
Zypern	0	0,00	0,01	0,00	0,01
Tschechische Republik	55	0,56	0,85	0,24	1,09
Deutschland	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Dänemark	42	0,32	0,65	0,14	0,79
Estland	1	0,01	0,02	0,00	0,02
Spanien	80	0,89	1,23	0,39	1,62
Finnland	112	1,14	1,72	0,50	2,22
Frankreich	373	4,01	5,73	1,76	7,49
Griechenland	21	0,23	0,32	0,10	0,42
Ungarn	98	1,00	1,50	0,44	1,94
Irland	13	0,09	0,20	0,04	0,24
Italien	103	1,05	1,59	0,46	2,05
Litauen	5	0,04	0,07	0,02	0,09
Luxemburg (Großherzogtum)	1	0,00	0,01	0,00	0,01
Lettland	9	0,10	0,14	0,04	0,19
Niederlande	138	1,01	2,12	0,44	2,57
Norwegen	23	0,20	0,35	0,09	0,44
Polen	101	1,06	1,56	0,47	2,02
Portugal	7	0,07	0,10	0,03	0,14
Rumänien	9	0,10	0,14	0,04	0,18
Schweden	134	1,20	2,06	0,53	2,58
Slowenien	9	0,07	0,15	0,03	0,18
Slowakei	17	0,14	0,26	0,06	0,32
Vereinigtes Königreich	149	1,23	2,29	0,54	2,83
Insgesamt	2.274	20,36	35,00	8,94	43,94

Quellen: Schätzungen von Sachverständigen plus Eurostat (2008), Peeters et al. (2004), The Gallup Organization (2011).

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 die Erstellung von qualitativen Studien wurde der Markt für Fahrradtouristen unterteilt in „engagierte“ Radfahrer einerseits, die viel Zeit auf dem Fahrrad verbringen und dementsprechend Urlaube buchen, deren hauptsächlichlicher Zweck das Radfahren ist, und „teilnehmende“ Radfahrer andererseits. Diese zweite Gruppe der Radfahrer fährt gerne Rad als Teil eines Urlaubs, verfolgt aber auch andere Aktivitäten wie z. B. Fischen oder Wandern. Eine Auswertung jüngerer Studien hat ergeben, dass diese grundlegende Einteilung noch immer gilt.

Folgendes allgemeines Profil basiert auf einer Analyse von acht Marktstudien aus fünf Ländern (ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Öhlschläger, 2007; Trendscape 2010):

- Durchschnittsalter: 45-55 Jahre;
- Geschlecht: 60 % männlich, 40 % weiblich. Eher ausgeglichene Anteile bei Tagesausflüglern;
- 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 Euro pro Jahr (Trendscape, 2010; siehe auch Anhang 4)

Auf Strecken wie dem Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt zeigen die Daten über einen längeren Zeitraum hinweg wenig Veränderung im Hinblick auf Altersgruppen oder die Zusammensetzung der Gruppen (2004-2011; Peters 2012b). 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).

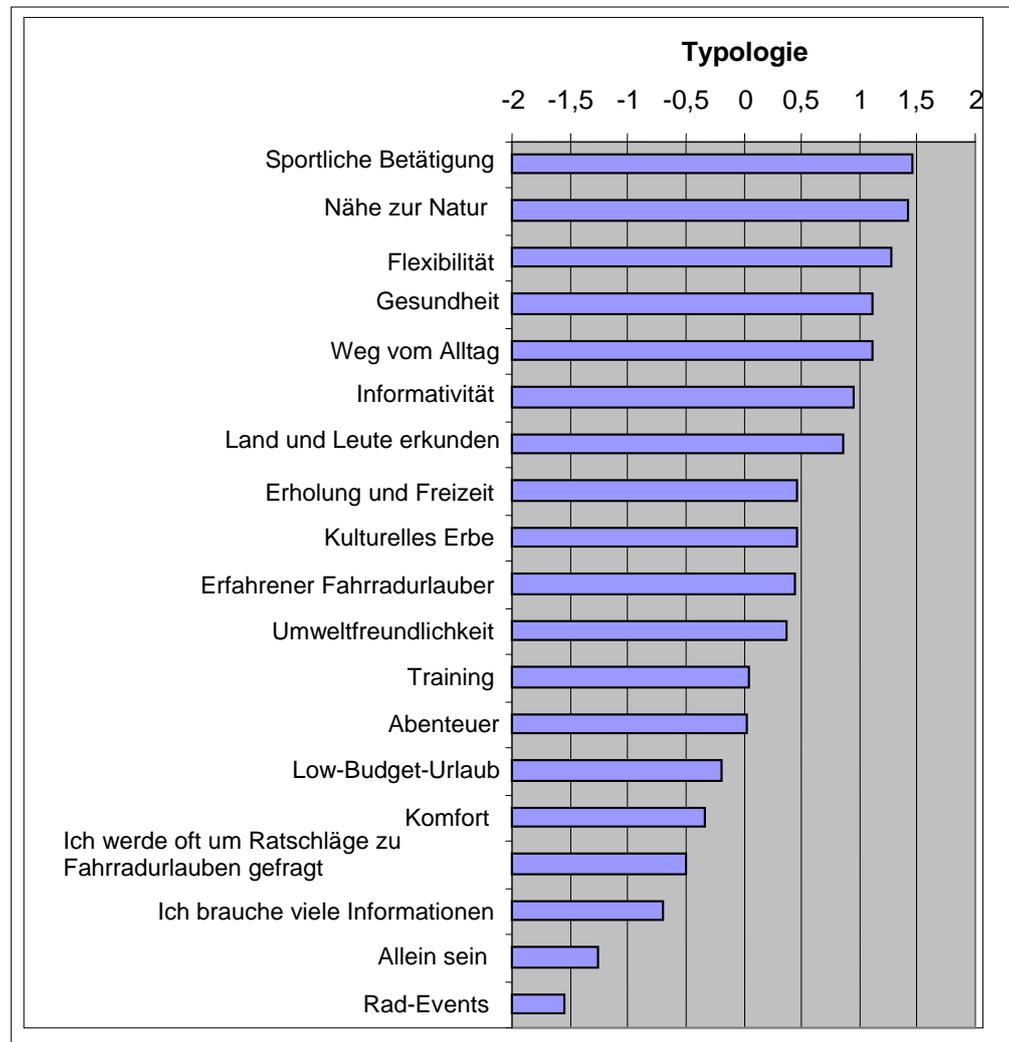
Der Markt für Tagesausflügler ist viel breiter. Ihm kommt große Bedeutung zu, was die Befriedigung der Bedürfnisse der lokalen Gemeinschaften und die Anreize für Fahrradurlauber betrifft, mehr Zeit auf dem Rad zu verbringen; die Dauer der Touren hängt von der Qualität der Routen ab (P. Downward & Lumsdon, 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 5: Beweggründe von Fahrradurlaubern für die Benutzung von Fahrradwegen



Quellen: Trendscape (2008b).

Anmerkung: -2 ist die geringste Punktzahl (überhaupt kein Beweggrund), +2 hingegen ist die höchste Punktzahl (deutlicher Beweggrund).

Abbildung 5 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. Negativpunkte bestehen im Zusammenhang mit der Auffassung des Fahrradurlaubs als Low-Budget-Urlaub, Komfortfragen sowie der schlechten Informationslage und mangelnden Fahrradveranstaltungen. Diese 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, Umgebung (auch wenn das Fahren durch attraktive Landschaften wichtig ist) und Komfort sind eher zweitrangig.

Tabelle 5: Hauptgründe für Fahrradtouren/-urlaube

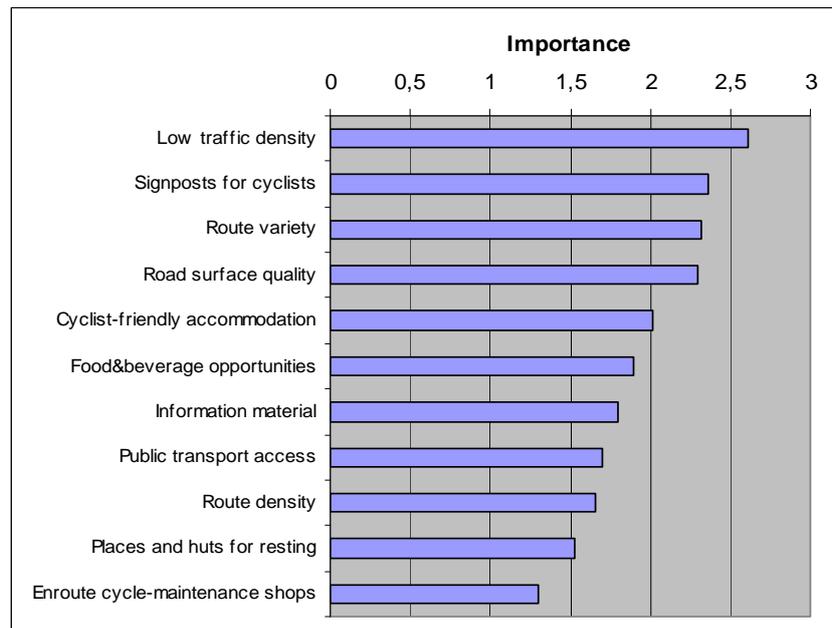
Quelle	Europäische Reiseversicherung AG & DZT 2008 in BMWi, 2009	Öhlschläger, 2007	MANOVA, 2007	Mintel, 2003
Route/Gegend/ Untersuchte Strecke	Deutsche Fahrradtouristen	Elberadweg– Prignitz – insgesamt	Nieder- österreich - Radtouristen insgesamt	Europäische Radfahrer
Natur/Landschaft	87 %	91 %	47 %	31 %
Sport/Fitness/ Gesundheit	83 %	60 %	47 %	29-40 %
Spaß/ Freude am Radfahren	69 %		75 %	
Erholung/ Freizeit	69 %	66 %	37 %	57 %
Zeit mit Freunden/ Verwandten verbringen	57 %		24 %	18 %
Kultur/ Sehenswürdigkeiten besichtigen	28 %	52 %	9 %	2 %

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 5).

2.2.2. Routenmerkmale

Es liegen einheitliche Nachweise vor, die Aufschluss über die von den Freizeit-Radfahrern bevorzugten Routenmerkmale geben. Trendscape (2008b) hat einige Daten zu den Bedürfnissen oder Präferenzen von Fahrradtouristen erhoben. Abbildung 6 zeigt, welche Bedeutung deutsche Radfahrer der Einhaltung einer Fahrradrouten 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 6: Bedeutung der Qualität einer Fahrradroute oder eines Radfahrgebiets



Quellen: Trendscope (2008b).

Anmerkung: 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 & Lumsdon (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. Radwege abseits befahrener Straßen war zudem der wichtigste Aspekt für Tagesausflügler in der belgischen Region Westhoek (Westtoer, 2007). 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, Zustand und Abwechslungsreichtum sind für alle deutschen Radfahrer ausschlaggebende Faktoren (Trendslope, 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 & Ickert, 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 Reisen statt (Trendslope, 2008a). Es gibt jedoch auch Hochzeiten für Tagesausflüge. In den Niederlanden finden 74 % aller Tagesausflüge im

Frühling und Sommer statt, 19 % im Herbst und nur 7 % im Winter (Fietsplatform, 2009b). Bei der Route EuroVelo 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 Fahrradtouristen ist also stärker saisonabhängig als die Anzahl der Tagesausflügler generell. Ein anderer wichtiger Punkt für Radfahrer ist die herrschende Temperatur. In Brandenburg folgt die Anzahl der Radfahrer von Januar bis Dezember deutlich dem Wetterverlauf mit steigenden und sinkenden Temperaturen. Dieser Trend kann bei allen Arten von Radfahrern beobachtet werden, wobei die Zahl der Radfahrer, die ihr Rad täglich nutzen, in den Wintermonaten geringfügig höher liegt als die der Tagesausflügler und Urlauber (Dohmen et al., 2011). Neben der Temperatur hat die Niederschlagsmenge negative Auswirkungen auf die Anzahl der Radfahrer, insbesondere bei Tagesausflüglern. Auf dem Veloland-Netz sorgten längerer Schneefall und ein kühler und verregneter Frühsommer 2010 für einen Einbruch von 12,5 % gegenüber dem Vorjahr bei Tagesausflüglern sowie einem Rückgang von 9 % bei Fahrradtouristen (Utiger & Rikus, 2011). In den Niederland zog ein warmer und sonniger Frühling 2007 einen weitaus größeren Anteil von Tagesausflüglern (39 %) an als es im Frühjahr r2002 (28 %) der Fall war In den Sommern dieser beiden Jahre trat allerdings im Zusammenhang mit den Wetterbedingungen der entgegengesetzte Fall ein (Fietsplatform, 2009b).

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 & Riku, 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)⁸. In Rheinland-Pfalz beträgt der Anteil der auf vier Routen befragten Fahrradtouristen 36 %. Berücksichtigt man jedoch allein den Moselradweg, so steigt der Anteil der Fahrradtouristen auf über 60 % an (ETI, 2007)⁸. Auf dem Elberadweg in der dünn besiedelten Prignitz (Brandenburg) dominieren mit 85 % die Radfahrer, die auch übernachteten (Öhlschläger, 2007).

Tabelle 6: 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

Quellen: Trendscape (2008a).

⁸ Nur Fahrradurlaub mit Übernachtungen. Gäste, die Tagesausflüge unternahmen, sind ausgenommen.

Eine Untersuchung der Trendscape-Studie (2008) hat ergeben, dass 30 % aller deutschen Fahrradtouristen Kurzurlaub machen 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 6). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von Fahrradurlaubern liegt zwischen fünf und acht Tagen (ARGE Donau Österreich, 2011; ETI, 2007; Fietsplatform, 2004, 2009a; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007); das gewichtete Mittel aus 18 verschiedenen Strecken und Netzen liegt bei 7,7 (15 Studien, sechs Länder). Daten zum Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt zeigen eine konsistente Aufenthaltsdauer (neun Tage) über einen längeren Zeitraum (2004-2011; Peters 2012b).

Dauer des Radfahrens und Distanz pro Tag

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). Auf dem niederländischen LF-Radwegenetz verbringt mehr als die Hälfte der Radtouristen mehr als sechs Stunden pro Tag auf dem Rad (Fietsplatform, 2009a). Diese Ergebnisse werden durch die Studien aus Frankreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich bestätigt. In vielen Fällen wurde die Dauer anhand der Entfernung gemessen. Aus neun Studien aus Österreich, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich geht hervor, dass Radtouristen mit Übernachtung im Durchschnitt 60 Kilometer am Tag radeln. Elf (teilweise andere) Studien, u. a. aus Belgien, geben eine durchschnittliche Distanz von 41 Kilometern für Tagesausflügler an.

Unterkunft

Es liegen zahlreiche Informationen zu den Unterkünften von Fahrradtouristen vor. Ein Gesamtbild zu vermitteln ist nicht möglich, weshalb Tabelle 7 einen durchschnittlichen Prozentsatz, eine durchschnittliche Spanne und Abweichungen angibt. Angemerkt sei, dass bei den meisten Befragungen Mehrfachantworten möglich waren, so dass sich in der Tabelle insgesamt mehr als 100 % ergeben.

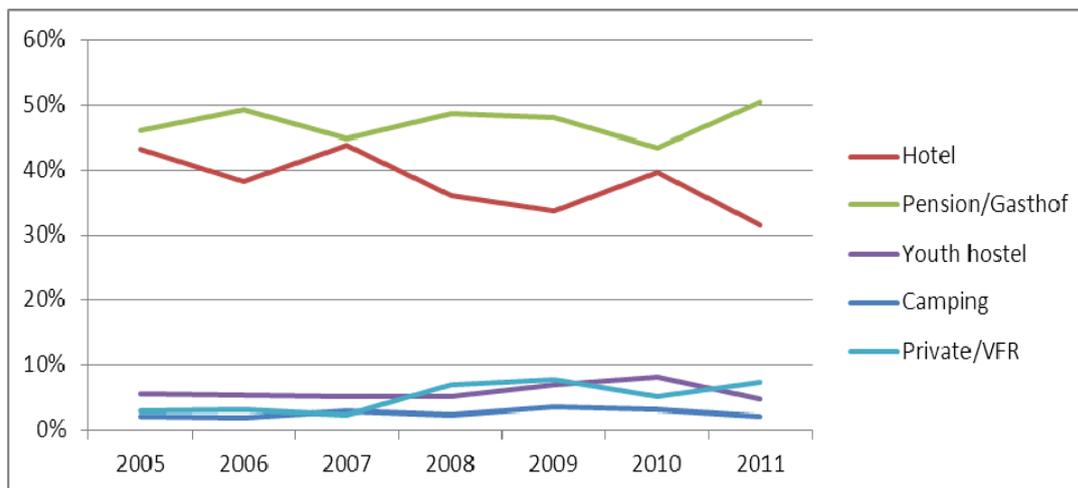
Tabelle 7: Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten

Unterkunftsart	Durchschnittliche Nutzung	Durchschnittliche Spanne	Abweichung /Anmerkung
Hotel	40 %	30-60 %	Deutsche Fahrradurlauber: 22 %
Gasthof/Gästehaus/B&B/Bauernhof	45 %	30-60 %	Veloland Schweiz: 15 %; Route 6 in Frankreich: 9 %
Camping	15 %	10-20 %	LF-Routen: 36 %; 41 % Route 6 in Frankreich; 38 % in Dänemark
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 (2009a), Ickert et al. (2005), MANOVA (2007), Öhlschläger (2007), TMBLM (ed.) (2008), Trendscape (2010).

Statistiken des Elbe-Radwegs in Sachsen-Anhalt zeigen nur geringfügige Änderungen bei Unterkünften im Verlauf des Beobachtungszeitraums (siehe Abbildung 7). Allem Anschein nach hatte das Wachstum bei zertifizierten Unterkünften für Radtouristen (Bett&Bike) keinen Einfluss auf diese Entwicklung, oder zertifizierte Unterkünfte sind in den Kategorien gut verteilt.

Abbildung 7: Von Fahrradtouristen genutzte Unterkunftsarten auf dem Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt



Quellen: Peters (2012b).

Das Fahrrad

Es besteht ein Unterschied in Bezug auf das Mieten von Fahrrädern auf dem deutschen Markt; 18 % werden für Urlaubsreisen ausgeliehen und 7 % für Tagesausflüge (Trendscope, 2010). Beide Prozentzahlen haben sich seit 2008 mehr als verdoppelt (Trendscope, 2008a), weshalb das Vermieten von Fahrrädern an Bedeutung für die Fahrradtourismusbranche zunimmt. Dieses Wachstum muss gesondert vom Trend hin zu Elektro-Fahrräder⁹ betrachtet werden, da von den 4 % der deutschen Fahrradtouristen, die ein Elektro-Fahrrad für ihre Tour nutzten, lediglich 10 bis 19 % ein derartiges Rad gemietet hatten. Trotzdem beantworteten 15 % der deutschen Fahrradtouristen (Trendscope, 2010) die Frage, ob sie zukünftig u. U. ein Elektro-Fahrrad verwenden würden, mit „Ja“ (Trendscope, 2010). Der ADFC sieht zudem Einsatzmöglichkeiten für Elektro-Fahrräder, insbesondere in Gegenden mit steilen Anstiegen oder regelmäßig starkem Gegenwind. In einer deutschen Küstengegend wurden bereits 50 % der für die Saison zur Verfügung stehenden Elektro-Räder verliehen. Der Umsatz von Elektro-Fahrrädern in Deutschland stieg im Zeitraum von 2007 bis 2011 von 70 000 auf 300 000 an (Giebeler & Froitzheim, 2012). In den Niederlanden hat der Anteil von Elektro-Rädern an der Gesamtzahl der jährlich verkauften Fahrräder von 0 % im Jahr 2002 auf 15 % im Jahr 2011 zugelegt (Fietsplatform, 2009b, 2012).

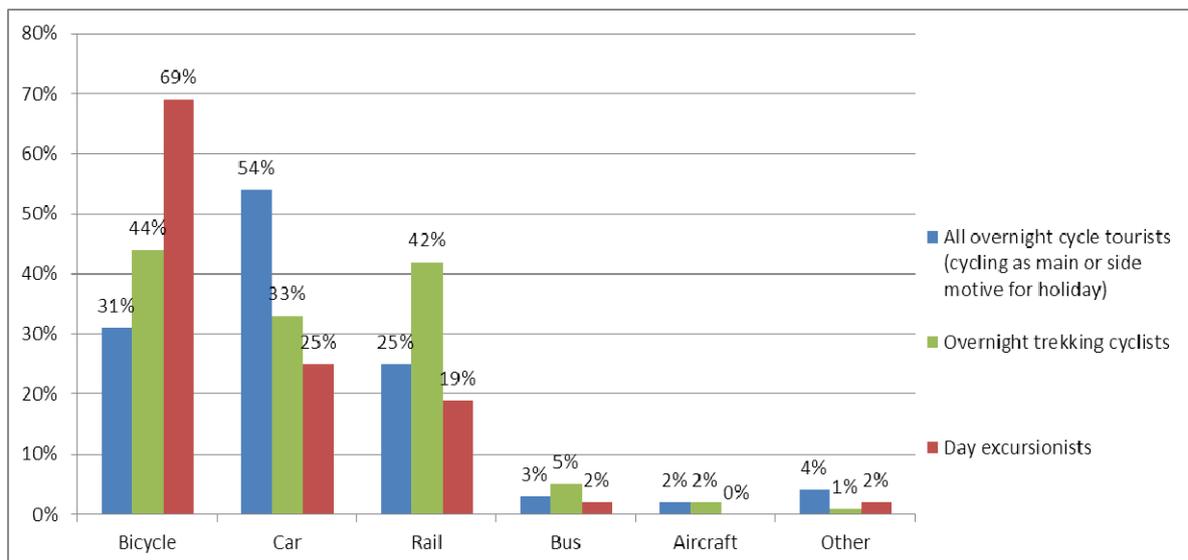
⁹ „Elektro-Fahrrad“ ist der Überbegriff für Fahrräder mit einem durch eine wiederaufladbare Batterie angetriebenen Elektromotor. Am meisten verbreitet ist das E-Bike, das über einen Elektromotor verfügt, der das Fahrrad antreibt, sowie das Pedelec, in dem eine Steuerung mithilfe eines Drehmoments/Geschwindigkeitssensors den Elektroantrieb zuschaltet, wenn der Fahrer die Pedale bedient. Das E-Bike wird oft als motorisiertes Fahrzeug eingestuft, allerdings variieren die Definitionen und Regelungen für verschiedene Arten der E-Bikes von Land zu Land.

2.3. Art der Anreise zum Radweg/Ausgangspunkt

Über die Anreise zum Ausgangspunkt für Radtouren liegen Angaben zum niederländischen, 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 wird beispielsweise zu den „Vias Verdes“, oder Grünen Wegen hauptsächlich Zugang über Rad- und Wanderwege angeboten (Aycart, 2004). Ähnliches gilt für den deutschen Markt mit 69 % (siehe Abbildung 8) 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, Downward & Lumsdon, 2004).

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 den Niederlanden anreisen. Über 50 % von ihnen kamen aus Deutschland. Mehr als 40 % waren mit der Bahn angereist. Abbildung 8 zeigt die Verkehrsträger, die von verschiedenen Typen von deutschen Fahrradtouristen genutzt werden. Aus der Abbildung ist ersichtlich, dass engagiertere Fahrradtouristen, ob Tagesausflügler oder mit Übernachtung, zur Anreise zum Ausgangspunkt ihrer Radstrecke in der Regel nachhaltigere Verkehrsträger nutzen, im Gegensatz zu jenen, die Fahrradfahren als eine Urlaubsaktivität von vielen betreiben.

Abbildung 8: Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger von drei Typen von deutschen Fahrradtouristen



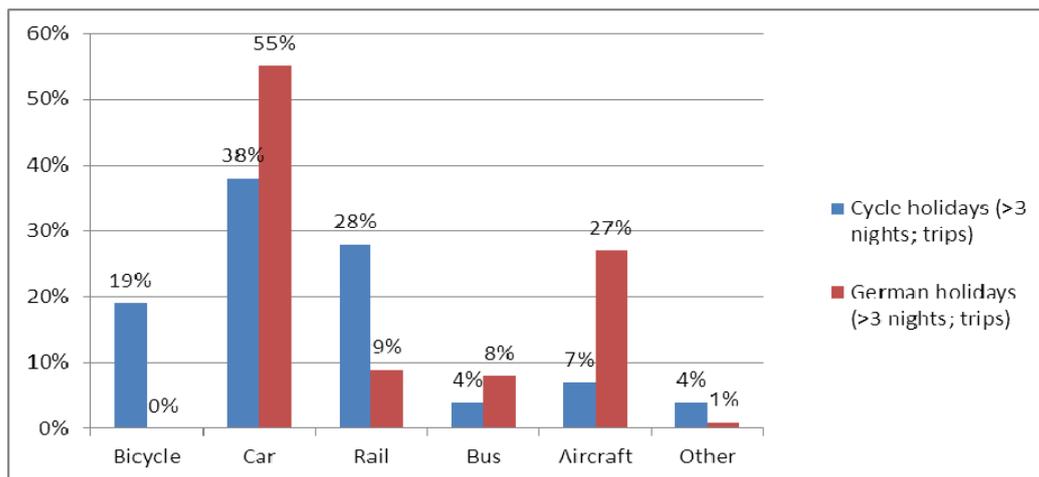
Quellen: Giebler & Froitzheim (2012), Trendscape (2010).

Abbildung 9 vergleicht die Verkehrsträger, die für deutsche Fahrradurlaube genutzt werden, mit jenen, die für alle deutschen Urlaube genutzt werden. Aus dem Vergleich von Fahrradurlaube mit allen Urlauben geht folgendes hervor¹⁰:

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

Der Anteil der Bahnreisen bei Fahrradurlaube auf dem EuroVelo 6-Radweg in Frankreich ist zudem dreimal so hoch wie bei normalen Urlaubern (Mercat, 2009).

Abbildung 9: Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für deutschen Fahrradurlaub und deutschen Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)

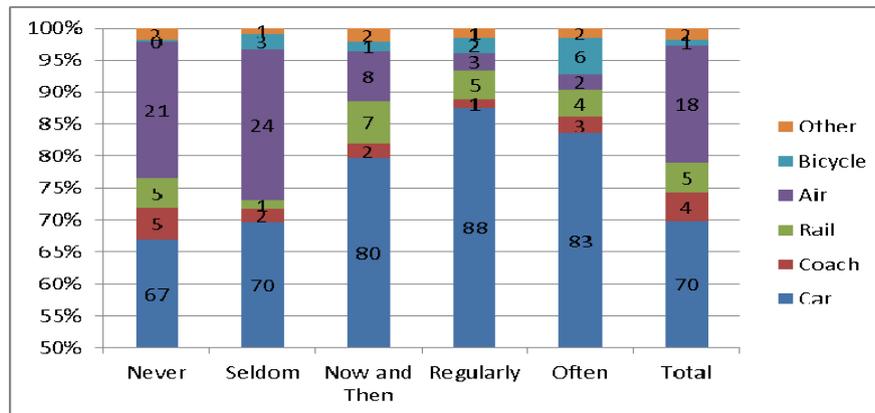


Quellen: Giebeler & Froitzheim (2012), Trendscape (2010).

Abbildung 10 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 nur ein Zehntel im Vergleich zu Urlauben ohne Rad (de Bruijn, Dirven, Eijgelaar & Peeters, 2008). Anzumerken ist, dass niederländische Urlauber im Vergleich zu deutschen Touristen im Urlaub viel weniger Bahn fahren, was für Nicht-Fahrradurlaube und Fahrradurlaube gleichermaßen gilt. Wenn man allerdings nur die Radfahrer mit Übernachtung auf den niederländischen LF-Routen in Betracht zieht, ist die Nutzung der Bahn sehr ähnlich zu der von deutschen Trekking-Radfahrern (40 vs. 42%; Fietsplatform, 2009a; Giebeler & Froitzheim, 2012).

¹⁰ Es muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Daten zu den deutschen Fahrradtouristen in Abbildung 9 von denen in Abbildung 8 unterscheiden. Sie basieren auf zusätzlichen Datentabellen der Fahrradtourismusanalyse von Trendscape von 2008.

Abbildung 10: Anreise zum Ausgangspunkt nach Verkehrsträger für niederländische Fahrradurlaub und niederländische Urlaub insgesamt (beides > 3 Nächte)



Quellen: de Bruijn et al. (2008).

Tabelle 8 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 sind beispielsweise Bahnreisen auf dem Ruhr-Radweg wichtiger als auf dem Mosel-Radweg. Wenn Tagesausflüge mitberücksichtigt werden, erhöht sich der Anteil des Fahrrads als Verkehrsmittel für die Anreise erheblich (siehe auch Tabelle 8). Dieser liegt bei allen Nutzern des LF-Radfernwegs in den Niederlanden zwischen 37 % und 76 % (2003). 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 8: Überblick über die einzelnen Verkehrsträger in Bezug auf die Anreise zu einigen Radwegen und Zielgebieten

Für die Anreise genutztes Verkehrsmittel	Ruhradweg 2011 Übernachtungen	Ruhradweg 2011 – Tagesausflüge	Rheinland-Pfalz – Fahrradtouristen insgesamt	Moselradweg – Übernachtungen	Deutsche Trekking-Radtouristen mit Übernachtung 2010	LF-Netz Niederlande 2008 – Übernachtung t	Veloland 2004 (>2 Übernachtungen)	Veloland 2004 (insgesamt)
Rad	16%	62%	46%	17%	44%	74%	24%	59%
Bahn	50%	15%	13%	26%	42%	40%	39%	7%
Pkw	32%	21%	39%	55%	33%	14%	13%	12%
Flugzeug					2%			
Öffentliche Verkehrsmittel/Bus	7%	3%			5%		14%	2%
Sonstige			2%	2%	1%	5%	0%	0%

Im Gegensatz zur relativ geringen Nutzung von Autos auf dem europäischen Festland, sind Radtouristen aus dem Vereinigten Königreich, die in Schottland Urlaub machen, bei der Anreise stark auf ihr Auto angewiesen (VisitScotland 2004 in Greenwood & Yeoman, 2006).

Die starke Nutzung von Autos könnte zum Teil mit einem hohen Anteil von Mountain-Bikern, die Schottland bereisen, erklärt werden, da andere Studien aus dem Vereinigten Königreich (siehe Cope et al., 2004 zum Beispiel) auf vermehrte Anreisen per Rad, Bahn und mittels anderer Arten von öffentlichen Verkehrsmitteln hinweisen.

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 vermarktet. 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 eine Million Fahrradtouristen mit Übernachtung und 12 Millionen Tagesausflügler 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 betrug die Gesamtzahl an Radfahrern pro Jahr 3,4 Millionen und kletterte 2009 auf 5 Millionen, was einem Anstieg um fast 50 % entspricht (Utiger & Richardson, 2000; Utiger & Rikus, 2010). Nach einem zeitweiligen Rückgang auf 4,4 Millionen im Jahr 2010 aufgrund der nur durchwachsenen Wetterlage, stieg die Gesamtzahl 2011 wieder auf 5 Millionen (Utiger & Rikus, 2012). Rund 220 000 dieser Radler bleiben auch über Nacht, die übrigen 4,8 Millionen sind Tagesausflügler (siehe Tabelle 9). 2011 belief sich der Gesamtumsatz aller Radtouristen auf dem Veloland-Netz auf schätzungsweise 118 Millionen Euro (143 Millionen CHF)¹¹. Über Nacht (mehr als zwei Nächte) bleibende Fahrradurlauber geben 71 Euro pro Tag aus, 28 Euro davon für die Unterkunft und 25 Euro für Speisen und Getränke (Ickert et al., 2005; Utiger & Ickert, 2005). 2011 gab es rund 520 000 Übernachtungen (Utiger & Rikus, 2012). Aufgrund ihrer Aufenthaltsdauer und hohen Tagesausgaben wird der meiste Umsatz mit Fahrradtouristen erzielt. Ein weiterer Wert, der Aufschluss gibt über die Höhe der Ausgaben von Fahrradtouristen, bezieht sich auf die Ausgaben pro zurückgelegtem Kilometer; dieser Wert liegt für über Nacht bleibende

¹¹ Basierend auf dem Währungskurs vom 1.1.2012.

Fahrradurlauber siebenmal höher als für Tagesausflügler.

Tabelle 9: Wichtigste Zahlen für das Veloland Schweiz (Jahr 2011)

Art der Reise	Tag	Kurzurlaub	Längerer Urlaub	Insgesamt
Klassifikation: Übernachtungen	kein Mindestanteil	1-2 Nächte	>2 Nächte	-
Radfahrer	4.800.000	130.000	90.000	5.020.000
Zurückgelegte Entfernung (Mio. km)	215	15	25	255
Ausgaben pro Person und Tag (EUR)*	8,44	45,43	71,39	-
Umsatz (Mio. CHF)*	64	23	56	143
Ausgaben pro zurückgelegtem km (CHF)	0,30	1,53	2,24	0,56

Quellen: Utiger & Rikus (2012).

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

Eine Untersuchung der in einigen regionalen und nationalen Studien angegebenen Daten zur Höhe der Ausgaben verdeutlichte den Unterschied zwischen Fahrradtouristen und Tagesausflüglern (siehe Tabelle 10). Von den in dieser Tabelle aufgeführten Studien verwendeten wir jene, die Angaben zur Anzahl der Radfahrer, zur durchschnittlichen Aufenthaltsdauer sowie zu den täglichen Ausgaben machten, um ein gewichtetes Mittel aus Übernachtung und Tagesausflügen zu ermitteln¹². Fahrradtouristen geben pro Tag durchschnittlich 57,08 Euro aus, die Unterkunft eingeschlossen. Bei einer gewichteten durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 7,7 Tagen, belaufen sich die durchschnittlichen Ausgaben pro Aufenthalt auf 439 Euro. Tagesausflügler hingegen haben weitaus geringere Ausgaben bei einem Tagesdurchschnitt von 15,39 Euro am Tag. Es muss betont werden, dass diese Studien aufgrund der unterschiedlichen Methoden und Stichproben, die an- bzw. verwendet wurden, zum großen Teil nicht vergleichbar sind. Trotzdem sind die Ähnlichkeiten zwischen fast allen Ausgaben, die von Radfahrern mit Übernachtung getätigt wurden (zwischen 50 und 70 Euro am Tag), und denjenigen Ausgaben, die von Tagesausflüglern getätigt wurden (zwischen 10 und 20 Euro am Tag) offensichtlich. Die Daten eines Radwegs (Elbe-Radweg in Sachsen-Anhalt) deuten auf ein relativ konstantes Ausgabenniveau im Verlauf des Beobachtungszeitraums hin (2004-2011; Peters 2012b).

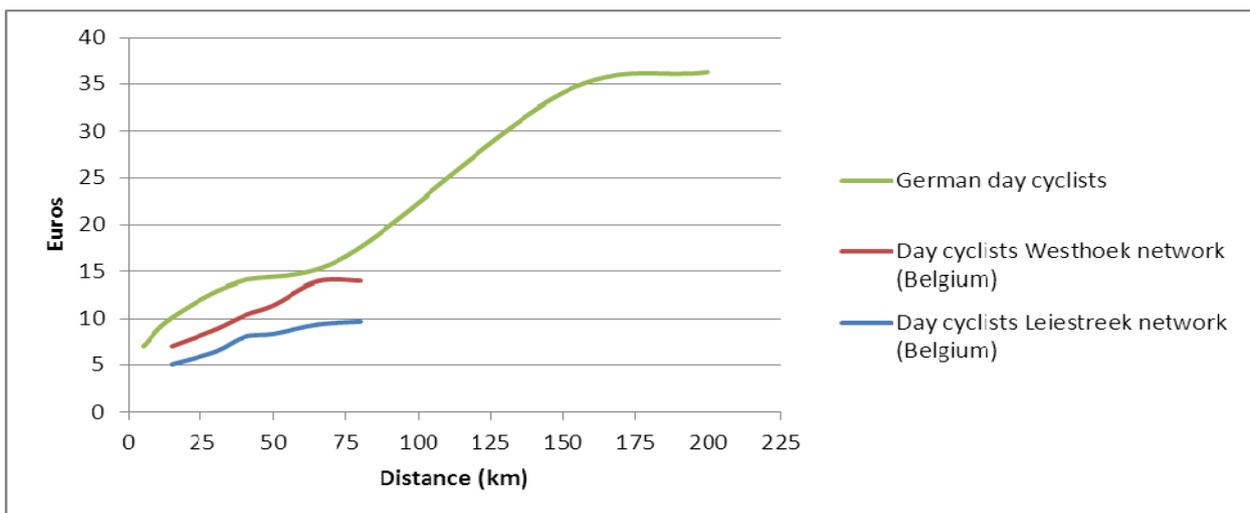
Anhand zweier regionaler Studien (Rheinland-Pfalz und Niederösterreich) und vier nationaler Studien (Veloland Schweiz, niederländische LF-Routen, Frankreich, deutsche Fahrradtouristen mit Übernachtung) wurde eine genauere Untersuchung der

¹² Dies bedeutet, dass Studien, die ein hohes Radfahreraufkommen registrieren, wie Trendscape (2010), weitaus stärkeren Einfluss auf die Durchschnittswerte ausüben als Studien zu Einzelradwegen mit geringerem Aufkommen. Zur Ermittlung des täglichen Durchschnitts der Ausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung, wurden die Daten von 17 Radwegen/Radwegenetzen herangezogen. Zur Ermittlung des Durchschnitts von Tagesausflüglern, wurden die Daten von 22 Radwegen/Radwegenetzen herangezogen.

Tagesausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung ermöglicht. Von den durchschnittlich 57,08 Euro werden rund 40 % (23 Euro) für die Unterkunft, 30 % (17 Euro) für Speisen und Getränke und weitere 30 % (17 Euro) für Sonstiges wie Shopping (fast die Hälfte), örtliche Verkehrsmittel und Aktivitäten vor Ort ausgegeben (ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Trendscape, 2008a). Tagesausflügler geben rund 60 bis 75 % ihres Tagessatzes für Speisen und Getränke aus (BMW, 2009; ETI, 2007; Fietsplatform, 2009b; Ickert et al., 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).

Statistiken zu deutschen Tagesausflüglern (BMW, 2009), Tagesausflüglern auf zwei regionalen Radwegenetzen in Belgien (Westtoer, 2007, 2008b) und Radfahrern auf dem Radwegenetz im Nordosten Englands (Downward, Lumsdon, & Weston, 2009) zeigen, dass die Ausgaben mit der pro Tag zurückgelegten Distanz (oder Dauer) zunehmen (siehe Abbildung 11). In Bezug auf Radfahrer mit Übernachtung ist der Anstieg wahrscheinlich weniger beträchtlich, da der hohe Anteil der Kosten für die Unterkunft, unabhängig von der zurückgelegten Distanz, unverändert bleibt.

Abbildung 11: Ausgaben von Tagesausflüglern in Belgien und Deutschland pro Dauer der Strecke

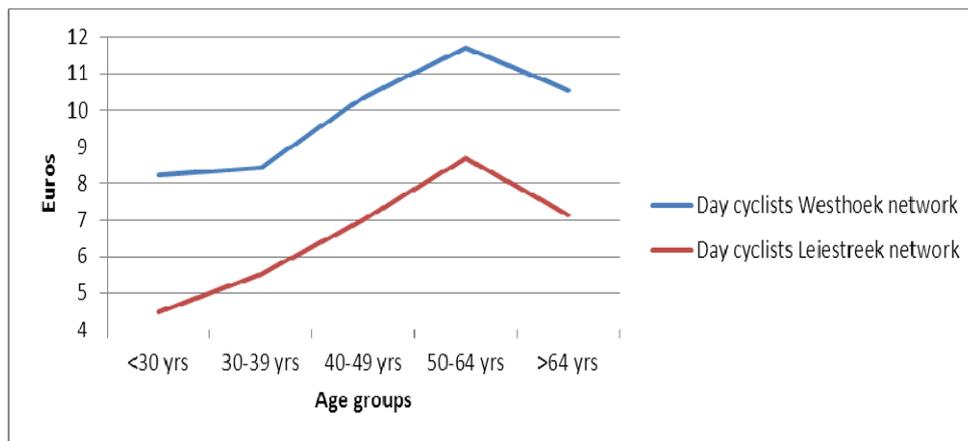


Quelle: BMW (2009), Westtoer (2007, 2008b).

Die täglichen Ausgaben von Tagesausflüglern mit dem Rad (siehe Abbildung 11) sind vergleichbar mit den durchschnittlichen Ausgaben aller Tagesausflügler. Dies wurde am Beispiel von Deutschland unternommen. Ein Vergleich des wichtigsten Verkehrsmittels im Urlaub ist aufgrund des Mangels an 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 Euro pro Person, in ländlichen Gebieten von 19,40 Euro, in Klein- und Mittelstädten von 23,90 Euro und in Städten mit über 100 000 Einwohnern von 35,10 Euro. Die Ausgaben deutscher Tagesausflügler im Ausland belaufen sich auf durchschnittlich 45 Euro (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 (15,39 Euro im Vergleich zu 19,40 Euro).

Die Statistiken zweier regionaler Netze in Belgien deuten darauf hin, dass es beträchtliche Unterschiede bei den Ausgaben von Tagesausflüglern im Zusammenhang mit ihrer Herkunft gibt. Die Ausgaben von Tagesausflüglern, die in der Umgebung des Netzes leben, sind weitaus geringer (5,69-6,84 Euro) als die von Tagesausflüglern, die aus anderen Gebieten anreisen (9,61-13,80 Euro) oder sich zu Urlaubszwecken in der Umgebung aufhalten (14,70-16,70 Euro) (Westtoer, 2007, 2008b). Weitere Unterscheide beim täglichen Ausgabeverhalten können in den verschiedenen Altersgruppen beobachtet werden (siehe Abbildung 12). Die höchsten Ausgaben sind in der Altersgruppe zu finden, die am meisten Fahrrad fährt. (siehe Abschnitt 2.1.3).

Abbildung 12: Ausgaben von Tagesausflüglern pro Altersgruppe auf belgischen Radwegenetzen



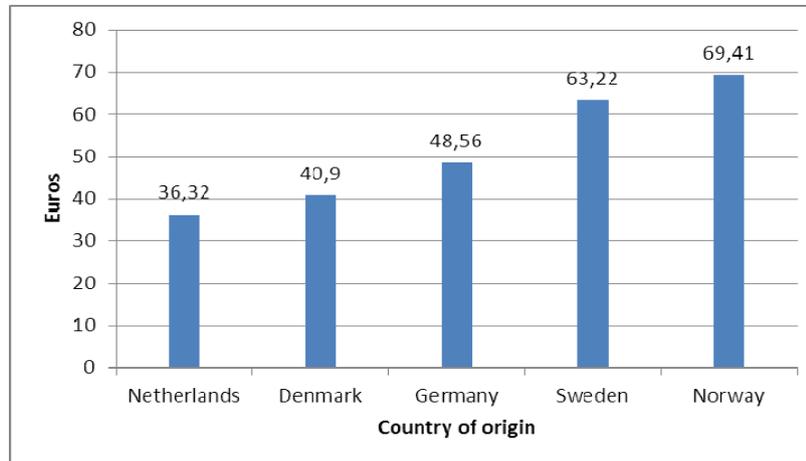
Quellen: Westtoer (2007, 2008b).

Das Ausgabeverhalten von Fahrradtouristen mit Übernachtung kann mit dem aller Bürger der EU27 im Urlaub (im In- und Ausland) verglichen werden. 2011 gaben die Bürger der EU27 pro Nacht 64 Euro aus und somit etwas mehr, als das gewichtete Mittel für Fahrradtouristen mit Übernachtung (57 Euro), allerdings deutlich innerhalb des Spektrums in Tabelle 10. Bürger der EU27 gaben mehr während Urlauben im Ausland (82 Euro) als im Inland (50 Euro) aus; zudem lagen die Ausgaben bei Kurzurlaube höher (79 Euro) als bei Urlaubsaufenthalten von mehr als drei Nächten (60 Euro) (Demunter & Dimitrakopoulou, 2012). In Anbetracht der durchschnittlichen Länge eines Fahrradurlaubs (7,7 Tage) weisen die täglichen Ausgaben während Fahrradurlaube in Europa anscheinend Ähnlichkeiten mit den Ausgaben aller EU-Touristen auf. Die Ausgaben von Fahrradtouristen pro Urlaub liegen mit 439 Euro im Gegensatz zum Durchschnitt von 349 Euro pro Urlaub aufseiten der Bürger der EU27 sogar höher. Allerdings gibt es in Bezug auf die Urlaubsausgaben der EU27-Bürger beträchtliche Unterschiede zwischen Urlauben im In- und Ausland sowie Kurzurlaube und längeren Aufenthalten (siehe Demunter & Dimitrakopoulou, 2012).

Weitere Vergleiche können auf nationaler Ebene getätigt werden. Die Ausgaben von Radtouristen mit Übernachtung und allen Touristen mit Übernachtung sind beinahe gleich hoch, wenn ein Mittelwert der Ausgaben für die drei Unterbringungsarten in deutschen Statistiken für letztere Touristengruppe herangezogen wird (57 Euro gegenüber 56 Euro). In Bezug auf diesen nationalen Vergleich bestehen regionale Unterschiede. In Frankreich geben Fahrradtouristen (alle Arten) rund 10 Euro pro Tag mehr aus, als durchschnittliche Touristen. Das hat in der Hauptsache mit höheren Ausgaben für Unterbringung sowie Essen und Getränke zu tun. Bei Fahrradtouristen mit Übernachtung sind die Unterschiede u. U. noch größer (Mercat, 2009). Die Ausgaben aller niederländischen Urlauber, die ihren Urlaub im eigenen Land verbrachten, betragen 2008 lediglich 22 Euro pro Tag und 205 Euro pro

Urlaub (CBS, 2009) und liegen damit weitaus niedriger als die 71 Euro pro Tag und 550 Euro pro Urlaub, die im gleichen Jahr bei Fahrradtouristen auf dem LF-Radwegenetz verzeichnet wurden (Fietsplatform, 2009a).

Abbildung 13: Tägliche Ausgaben von zum „harten Kern“ zählenden Radfahrern in Dänemark nach Herkunftsland



Quelle: Møller Munch (2009). Umrechnungskurs vom 6.3.2012.

Eine Studie zeigt, dass die täglichen Ausgaben von Fahrradtouristen nach Herkunftsland variieren. Abbildung 13 veranschaulicht die täglichen Ausgaben von zum „harten Kern“ zählenden Radfahrern in Dänemark (siehe Erklärung in Fußnote 3). Norwegische Radfahrer beispielsweise überragen niederländische Radfahrer in ihren Ausgaben um 90 %. Letztlich entscheiden die Verfügbarkeit von Produkten sowie die Warendichte, die Fahrradtouristen in einer Region zur Verfügung steht (Gastronomie, regionale Produkte, Einkaufsmöglichkeiten, etc.), auch zum großen Teil über die Höhe der Ausgaben (Mercat, 2009; Quack & Hallerbach, 2012).

Tabelle 10: Tagesausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung und Tagesausflüglern mit Rad

Radweg/Gebiet/Netz (BL = Bundesland)	Land:	Jahr	Tagesausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung	Tagesausgaben der Tagesausflügler mit Rad	Quelle
Donau-Radweg Niederösterreich	AT	2006	77,00	32,90	MANOVA, 2007
Donau-Radweg Passau-Wien	AT	2010	73,00	25,00	ARGE Donau Österreich, 2011
Niederösterreich (BL)	AT	2006	72,00	9,80	MANOVA, 2007
Brugse Ommeland-Netz	BE	2008	-	10,20	Westtoer, 2008a
Leiestreek-Netz	BE	2007	-	7,62	Westtoer, 2008b
Westhoek-Netz	BE	2006	-	10,94	Westtoer, 2007
EuroVelo6 (Schweiz)	CH	2006	86,00	20,00	Région Centre, 2007a
Veloland Schweiz (Übernachtung ist >	CH	2004	71,39	8,44	Ickert et al., 2005

Radweg/Gebiet/Netz (BL = Bundesland)	Land:	Jahr	Tagesausgaben von Fahrradtouristen mit Übernachtung	Tagesausgaben der Tagesausflügler mit Rad	Quelle
zwei Nächte)					
Brandenburg (BL)	D	2010	65,50	-	Dohmen et al., 2011
Elbe-Radweg - Prignitz	D	2006	62,00	20,00	Öhlschläger, 2007
Elbe-Radweg - Sachsen	D	2003	57,00	12,00	TMBLM (ed.), 2008
Elbe-Radweg – Sachsen-Anhalt	D	2011	66,55	-	Peters, 2012b
Deutschland	D	2007	64,60	16,00	BMW, 2009
Deutschland	D	2010	53,23	18,61	Trendscope, 2010
Mecklenburg- Vorpommern (BL)	D	2003	44,00	8,50	dwif-Consulting, 2004
Mosel-Radweg	D	2006	55,10	19,20	ETI, 2007
Rheinland-Pfalz (BL)	D	2006	61,95	22,16	ETI, 2007
Ruhrtal-Radweg	D	2011	75,60	14,20	Biermann & Weber, 2012
Saarland (BL)	D	2004	44,00	8,50	dwif-Consulting, 2005
Dänemark*	DK	2008	47,00	-	Møller Munch, 2009
EuroVelo6 (Frankreich)**	F	2006	67,00	12,00	Région Centre, 2007b
Bourgogne**	F	2009	68,00	12,50	Bourgogne Tourisme, 2010
Niederlande (Übernachtungen für das LF-Netz; Tagesausflügler für das ganze Land)	NL	2008	71,00	6,18	Fietsplatform, 2009a, 2009b
Öland***	SE	2009	61,00	16,40	Ramböll, 2010
*C2C, Hadrian-Radweg, Pennine-Radweg (Nordost-Abschnitt), Küste und Burgen (Nordost- Abschnitt)(Teil von EuroVelo12)	Vereinigtes Königreich	2006	53,00	15,50	Downward & Sustrans, 2007
Gewichtetes Mittel			57,08	15,39	

*) Gewichtetes Mittel auf Grundlage des Beitrags zum Umsatz je Nationalität **). Diese Tagesausgabe von Tagesausflüglern bezieht sich auf diejenigen Ausflügler, die tatsächlich Geld ausgegeben haben. Laut Région Centre (2007b) und Bourgogne Tourisme (2010) liegen die durchschnittlichen Ausgaben für alle Tagesausflügler weitaus niedriger. ***) Basierend auf Währungskurs Oktober 2010 (Es handelt sich hier um die Angaben zu den durchschnittlichen Ausgaben der EuroVelo-Studie 2009).

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 existiert Fachliteratur für Frankreich, Deutschland und die Schweiz, allerdings lassen sich die Methoden nicht ohne Weiteres auf andere Teile Europas übertragen. Aus den öffentlich einsehbaren Datenquellen zu Fahrradtourismus, die in dieser Studie verwendet wurden, hat die Studiengruppe ein Verfahren zur Modellierung der Nachfrage und der wirtschaftlichen Auswirkungen der EuroVelo-Radwege entwickelt. Die ursprüngliche Version des Modells von 2009 wurde aktualisiert, einschließlich neuer Studienergebnisse und der Ergänzung eines zusätzlichen bestimmenden Faktors zur Kalkulation der Anzahl von Tagesausflügen.

Das allgemeine Modell sieht folgendermaßen aus:

Fahrradurlaube

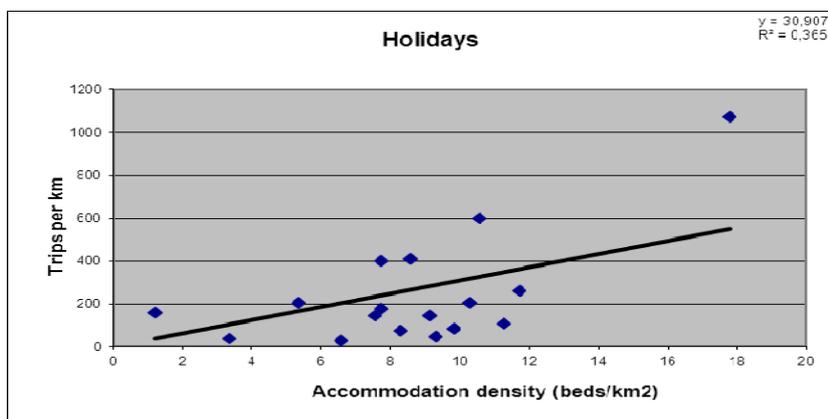
- Reisen/km = f(Betten/km²)
- Direkte Einnahmen = f(EUR pro Reise)

Tagesausflüge mit dem Rad

- Reisen/km = f(% der Bevölkerung mit Fahrrad als Hauptverkehrsmittel (The Gallup Org, 2011)*pop/km²)
- Direkte Einnahmen = f(EUR pro Reise)

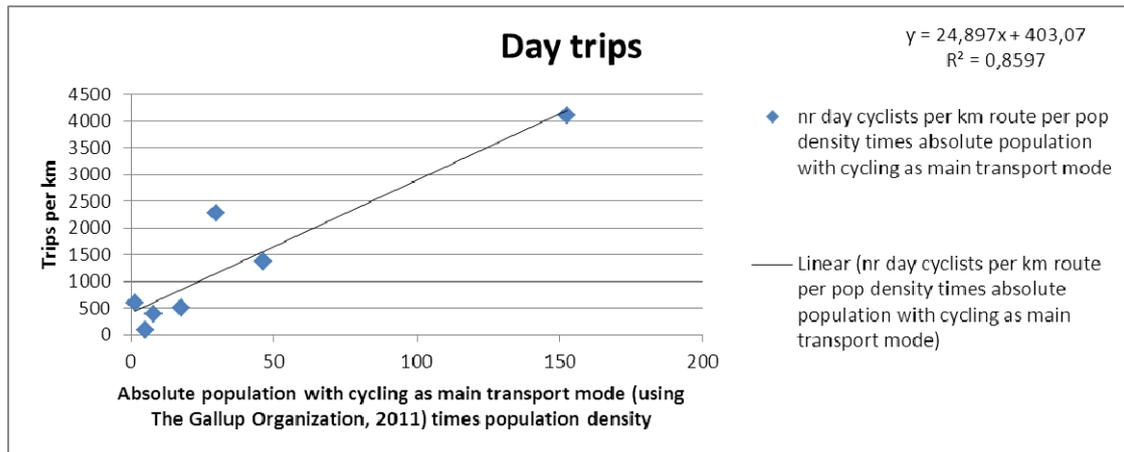
Die Relationen waren am aussagekräftigsten, wenn eine Vielzahl von Daten, wie BIP/km², Einwohner/km², tägliche Verkehrsmittelwahl, Übernachtungen/km² und Betten/km des Radwegs verwendet wurden. Bevölkerungsdichte und Zimmerdichte wurden auch zur Einschätzung der Nachfrage nach französischen und schweizerischen Abschnitten von EuroVelo 6 herangezogen (Région Centre, 2007b). Dieselben Daten wie in Tabelle 10 angegeben wurden in Abschnitt 2.4.1 verwendet. Die Daten zu den Niederlanden und zum Pennine-Radweg weichen relativ stark von den übrigen Daten ab (Grenzwerte) und kommen in Abbildung 14 nicht vor. Deshalb wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen aus Abschnitt 2.4.1 übernommen und belaufen sich somit auf 439,81 Euro pro Fahrradurlaubsreise.

Abbildung 14: Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der Radfahrer mit Übernachtung pro Routenkilometer



Bei den Tagesausflügen werden die verwendeten Daten für dieselben Fälle wie bei den Urlauben erneut aufgeführt. Abbildung 15 verdeutlicht das hierbei entstehende Verhältnis in Bezug auf Tagesausflügler. Im Gegensatz zum Modell von 2009 sind die nationalen Daten zum Radfahren als Hauptverkehrsmittel (The Gallup Organization, 2011; siehe Abbildung 1) nun Teil der Studie und wurden mit der Bevölkerungsdichte multipliziert, um eine genauere Einschätzung der Anzahl von Tagesausflügen zu erhalten. In diesem Fall gibt es Abweichungen bei Deutschland, Brandenburg und Rheinland-Pfalz, weshalb sie für die Definition des Modells nicht herangezogen wurden.

Abbildung 15: Verhältnis zwischen der Infrastruktur für Touristenunterkünfte und der Anzahl der Tagesausflügler pro Routenkilometer



Auf Grundlage der zwei Größen wurde folgendes einfaches lineares Modell entwickelt:

- Bei den Urlauben entspricht die Anzahl der Reisen pro Routenkilometer pro Jahr dem 30,91-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 belaufen sich auf ungefähr 439 Euro pro Reise. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 7,7 Tage.
- Bei den Tagesausflügen entspricht die Anzahl der Reisen pro Kilometer pro Jahr dem 24,9-Fachen der Anzahl der Einwohner pro Quadratkilometer der NUTS-3-Region mal dem (nationalen) Bevölkerungsanteil, der das Rad als Hauptverkehrsmittel in der Region nutzt, durch die die Route führt oder innerhalb derer das Netz auf NUTS-3-Ebene liegt. Die Einnahmen betragen rund 15,39 Euro pro Ausflug.

Eine Prognose für das EuroVelo-Netz

Bei dem in Abschnitt „***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). Die zwei neuen EuroVelo-Routen 13 und 15 wurden zu den ursprünglichen Schätzungen hinzugefügt. Vom Zeitpunkt der Fertigstellung des gesamten EuroVelo-Netzes an wurde dessen Wert pro Jahr folgendermaßen angesetzt:

Tabelle 11: Veranschlagtes jährliches Aufkommen und direkte Einnahmen des EuroVelo-Netzes

	Aufkommen	Direkte Einnahmen
Fahrradreisen mit Übernachtung	14,50 Millionen	6,38 Milliarden
Tagesausflüge/Ausflüge	45,54 Millionen	0,70 Milliarden
Insgesamt	60,04 Millionen	7,08 Milliarden

Abschließend wird daher davon ausgegangen, dass dem EuroVelo-Netz als Fahrradtourismusprodukt direkte Einnahmen von insgesamt über 7 Milliarden Euro 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 der Art der 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 in lokalen Volkswirtschaften Geld in den Umlauf bringen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Prognosen, die im Rahmen des Modells erstellt wurden, auf guten bis idealen Umständen basieren. Dies beinhaltet beispielsweise ein angemessenes und ständiges Angebot an Einrichtungen, wie Cafés, Restaurants, Geschäften, etc. Fehlt dieses oder wird dieses unregelmäßig bereitgestellt, können die zugrundeliegenden Ausgaben nicht erreicht werden. In den zwei Studien zu EuroVelo 6 sowie der Bourgogne-Region in Frankreich beispielsweise wurde angemerkt, dass ein großer Prozentsatz von Tagesausflüglern angegeben hatte, während ihrer Fahrradtour keine Ausgaben gemacht zu haben. Infolgedessen betragen die durchschnittlichen Tagesausgaben aller Tagesausflügler (einschließlich derer ohne Ausgaben) auf EuroVelo 6 sowie in der Bourgogne 0,24 Euro bzw. 1,00 Euro. Die Studie zur Bourgogne weist zudem darauf hin, dass der Anteil derjenigen, die keine Ausgaben machen, in Bezug auf Deutschland und die Schweiz weitaus höher ausfällt als angegeben, was dem Anschein nach mit dem geringen Angebot der Einrichtungen zusammenhängt (Bourgogne Tourisme, 2010; Mercat, 2009).

2.4.3. CRDFM (Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen)

Das Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen (CRDFM, Version 1.0.3) 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. In Abschnitt 2.4.2 wird der theoretische Hintergrund des Modells erläutert.

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 erstellt¹³.

2.5. Umweltauswirkungen

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);
- Zerstörung 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.

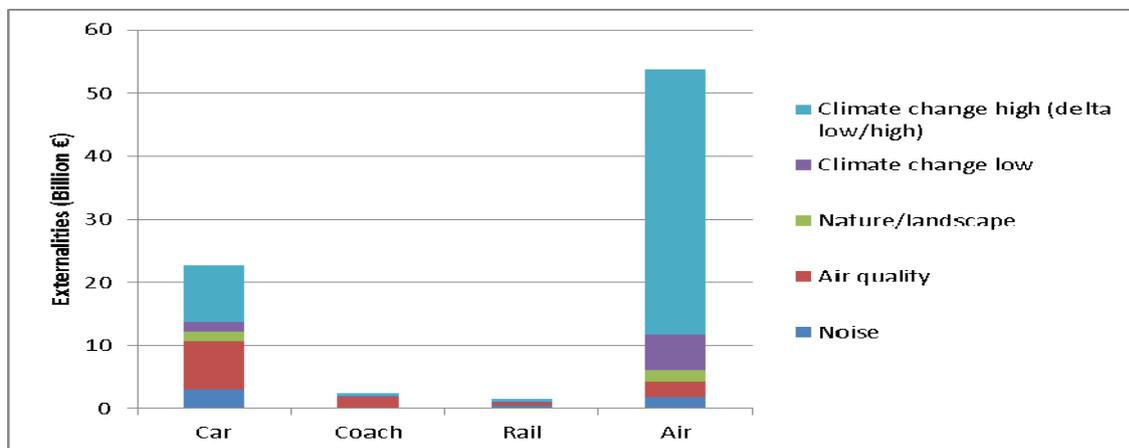
Die Nachhaltigkeit des Fahrradtourismus lässt sich in absoluten Zahlen ausdrücken. Wie alle touristischen Aktivitäten wirkt sich der Fahrradtourismus im Allgemeinen nachteilig auf die Umwelt aus. Seine Nachhaltigkeit lässt sich aber auch relativ, also im Vergleich zu anderen Tourismusarten, angeben.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

¹³ Das Modell kann bei Paul Peeters unter peeters.p@nhtv.nl erfragt werden.

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). 75 % aller CO₂-Emissionen werden durch Reisen im Rahmen des weltweiten Tourismus verursacht; ungefähr 20 % aller Emissionen werden durch die Bereitstellung von Unterkünften verursacht (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 16).

Abbildung 16: Externe Effekte aller touristischen Reisen (Inland und international) von europäischen Bürgern (EU, Norwegen, Schweiz)



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 Zerkürung 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)). Große Auswirkungen gehen im Allgemeinen auch von Hunden aus. 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), die die Bedeutung der Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten bei der Planung einer (neuen) Fahrradrouten verdeutlichen.

„...viele Besucher sind sich vieler ökologischer Auswirkungen, die aufgetreten sind, nicht bewusst. Die Besucher, denen Auswirkungen auffallen, begreifen diese nicht als „Schädigung“ - oder unerwünschte Veränderung. Viele Besucher ändern ihr Verhalten auch dann nicht oder empfinden es als Trübung ihrer Urlaubserfahrung, wenn sie sich Auswirkungen ausgesetzt sehen, die sie als unerwünscht betrachten“ (Cole, 2002, p. 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 Flussbetten 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, durch das die Route verläuft, 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 Dämmerungsperioden haben größere Auswirkungen als in der Mitte des Tages; Hunde stören weitaus mehr, es sollte ein Verbot für Motorräder verhängt werden (es gibt die Möglichkeit, beim Bau von Radfernwegen kleine Straßen zu verkehrsfreien Zonen zu erklären) und potenzielle Nistplätze sollten gemieden 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 & Knight, 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 & Knight, 2003, Seite 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 & Baros, 2007, Seite 16).

Im 526 km umfassenden Wegesystem der Big South Fork National River and Recreation Area (BSFNR, südlich-mittlerer Teil Kentuckys und nördlich-mittlerer Teil Tennesseees) kann die Bodenerosion bei unbefestigten Straßen und Wegen fast 35.000 m³ pro Jahr betragen (Olive & Marion 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. Geländewagen verursachen Bodenerosionen von 144 m³ pro Kilometer Weg, Reiten 94,9 m³, Wandern nur rund 11,8 m³ und Radfahren lediglich 3,5 m³ (Olive & Marion, 2009, Seite 1 489).

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 1 445 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.
- 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.
- 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.

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, Valliere, Minter, Wang, & Jacobi, 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

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-Keislaufs 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 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, Shine, & Stuber, 2006, 2007; Graßl & Brockhagen, 2007; Peeters, Williams, & Gössling, 2007; 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 (Trendscape 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
Anderer	1,15	0,133

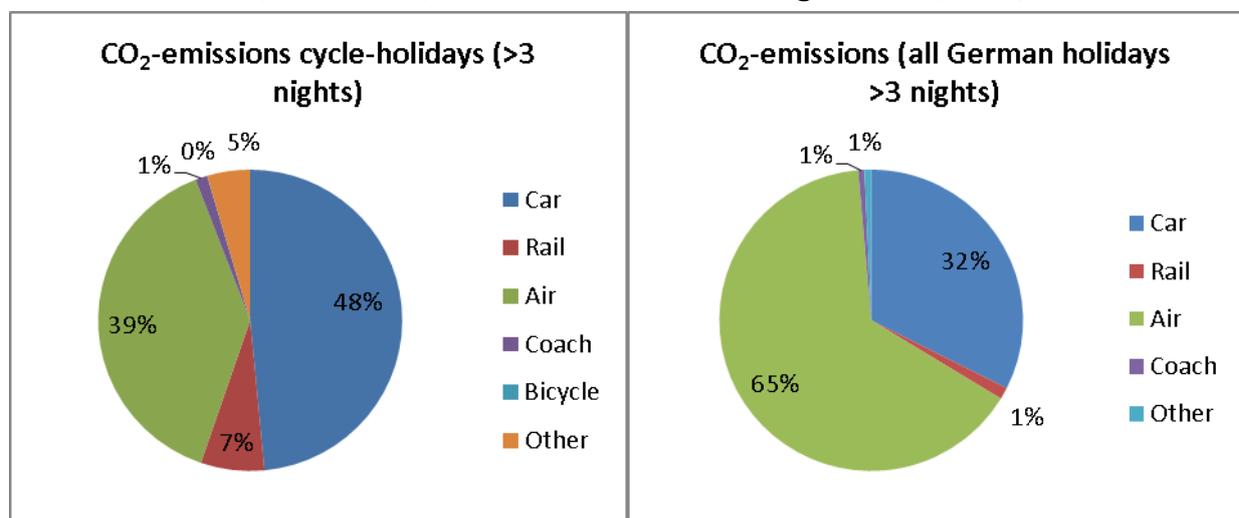
Quellen: UNWTO-UNEP-WMO (2008).

Zu Vergleichszwecken wurden Daten zum gesamten deutschen Auslandstourismus herangezogen (einschließlich Inland) (Daten zu 2007 des Statistischen Bundesamts, 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 5 000 km zurückgelegt wurden und bei denen als Verkehrsmittel nicht das Flugzeug angegeben war, wurden geändert (in: Verkehrsmittel = Flugzeug) oder gestrichen (4 von 1 533 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 17: Emissionen durch An- und Abreise insgesamt bei Fahrradurlaub (>3 Nächte) und deutschem Urlaub generell (2008)



Quellen: Statistisches Bundesamt (2008), Trendscape (2008b).

In Bezug auf Fahrradurlaube im Vergleich zu sonstigen Urlauben (>3 Nächte) verdeutlicht Abbildung 17 ganz klar Folgendes:

- Auf Fahrradurlaube mit An- und Abreise mit dem Flugzeug (die lediglich 7 % aller Reisen ausmachen) entfallen fast 40 % aller Emissionen.
- Auf Fahrradurlaube mit An- und Abreise mit der Bahn (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 Fahrradurlaube nahezu das geforderte Nachhaltigkeitsniveau von -80 % in Bezug gegenüber allen Urlauben eingehalten. Radfahrer, die überhaupt nicht fliegen (93% 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 Fahrradurlaube gegenüber allen Urlauben von Deutschen

	Alle deutschen Urlaube	Fahrradurlaube
Durchschnittliche Entfernung insgesamt (km)	2.417	1.146
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 Fahrradurlaube erkennen. Der Anteil von Mitgliedern des ADFC, die einen Fahrradurlaub in Deutschland planen, stieg von 43 % (Ausland 57 %) im Jahr 2002 auf 88 % (Ausland 12 %) im Jahr 2007. 2008 planten nur 2 % der Fahrradtouristen ihren Fahrradurlaub außerhalb von Europa (ADFC-Analyse zu Fahrradreisen 2003-2008, W. 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 6 % waren 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)¹⁴.

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).

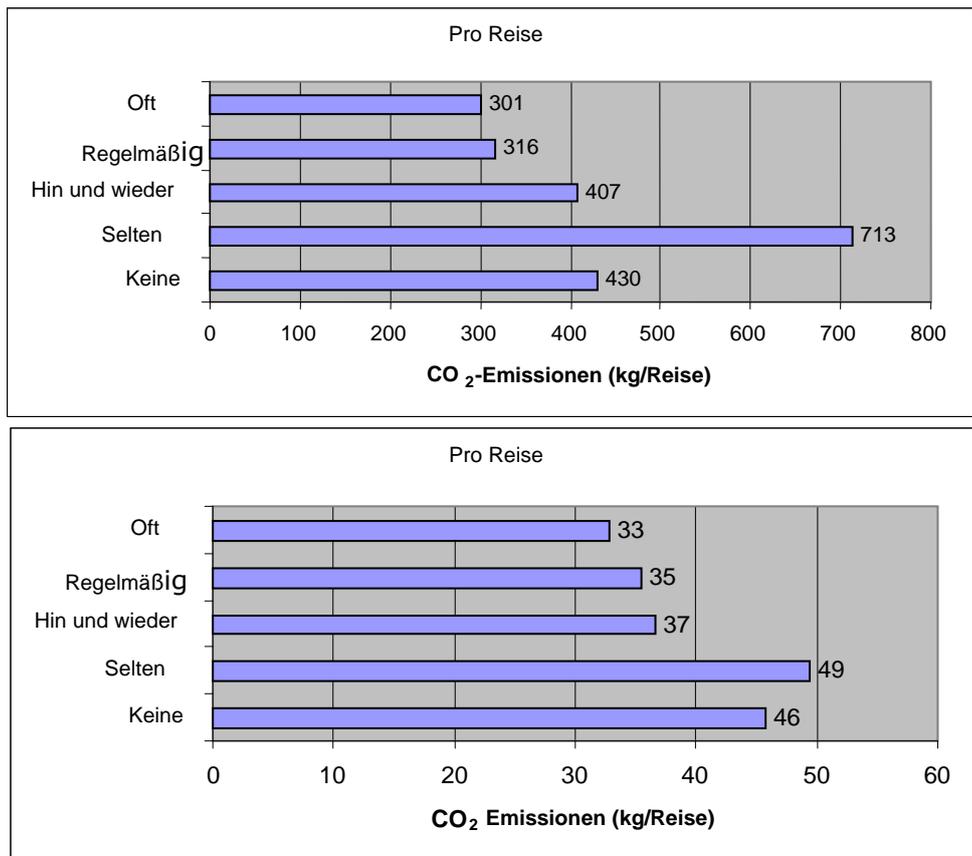
¹⁴ Sowohl die Daten der FUR als auch des Statistischen Bundesamts beziehen sich auf Reisende im Alter von mindestens 14 Jahren.

Fallbeispiel Niederlande

Das Zentrum für nachhaltigen Verkehr und Fremdenverkehr (CSTT) hat Studien 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 18 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 % CO-Emissionen weniger verursacht. Auf die einzelnen Urlaubstage umgerechnet, werden bei Fahrradurlaube 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 18: CO₂-Fußabdruck (CO₂-Emissionen) der Niederländer

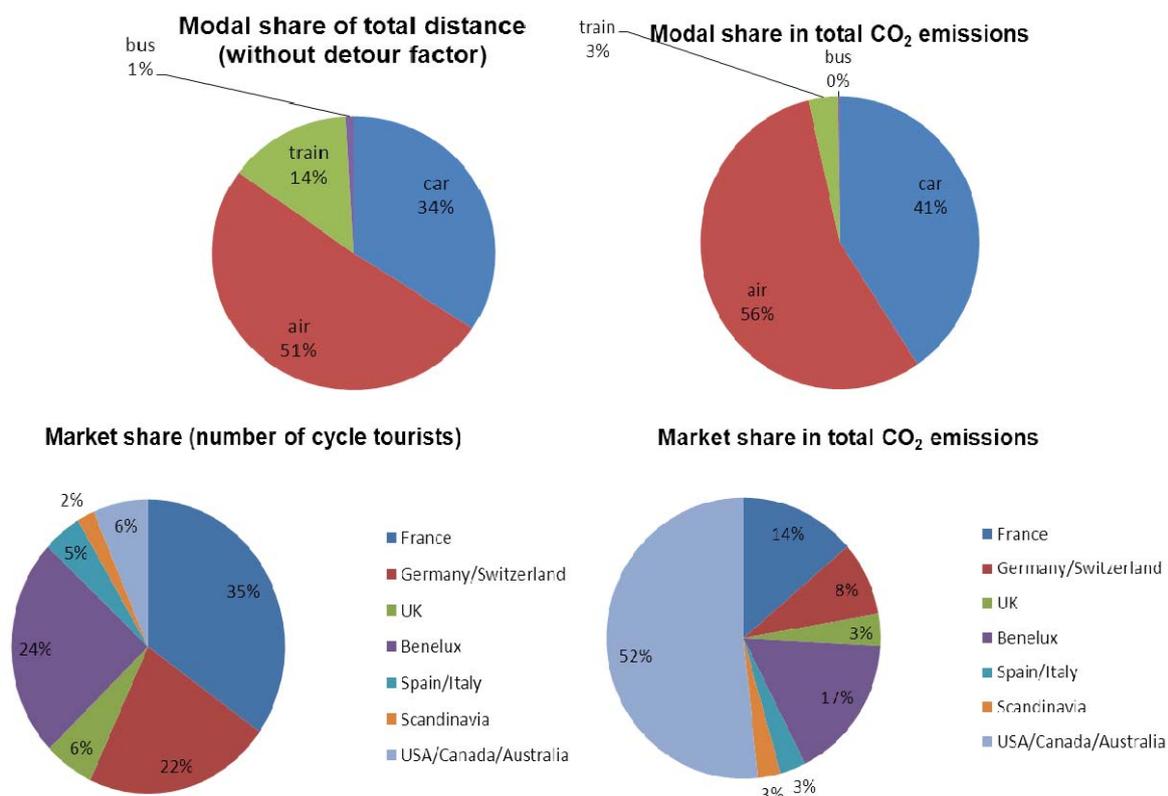


Emissionen in kg pro Reise (oberes Diagramm) und pro Tag (unteres Diagramm). Die Emissionen umfassen An- und Abreise zum /vom Zielort, Beförderung vor Ort, Unterkunft und Aktivitäten am Zielort.

Fallbeispiel Frankreich

Ein kurzer Blick auf die Ergebnisse der Studie über EuroVelo 6 in Frankreich zeigt, dass das Herkunftsland bei der Wahl der Transportmittel und den damit einhergehenden Emissionen eine bedeutende Rolle spielt. Insgesamt beläuft sich der Anteil an Bahnreisen für diese Region auf 40 % und auf 10 % an Flugreisen. Jedoch haben Fahrradtouristen aus dem Vereinigten Königreich, Skandinavien und den USA alle einen hohen Anteil an Flugreisen (50-100 %), im Gegenteil zu beispielsweise Deutschland und der Schweiz (6 % Flugreisen, 64 % Bahnreisen, 25 % Autofahrten), aber auch Spanien und Italien (33 % Bahnreisen, 67 % Autofahrten, 0 % Flugreisen). Radfahrer aus den Beneluxstaaten reisen hauptsächlich mit dem Pkw an (91 %) (Mercat, 2009). Der CO₂-Fußabdruck für diese Route wird auf Grundlage des Aufkommens von Radtouristen je Herkunftsland und Verkehrsmittelwahl für EuroVelo 6 (Mercat, 2009, Seite 271) kalkuliert sowie durch die Anwendung der durchschnittlichen Entfernungen¹⁵ sowie der Umweg- und Emissionsfaktoren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen aus Tabelle 12. Die folgende Abbildung zeigt, von links nach rechts und von oben nach unten, den Anteil jedes Verkehrsmittels an der gesamten zurückgelegten Distanz, der Anteil jedes Verkehrsmittels am gesamten CO₂-Fußabdruck, den Anteil jedes Markts an der Anzahl der Fahrradtouristen, und den Anteil der einzelnen Märkte am gesamten CO₂-Fußabdruck für die Anreise zum Ausgangspunkt von EuroVelo 6.

Abbildung 19: Anreise von Radtouristen zum Ausgangspunkt von EuroVelo 6 (Frankreich): Anteil der Verkehrsmittel (in Bezug auf Distanz und CO₂-Emissionen) und Marktanteil (in Bezug auf Anzahl der Touristen und CO₂-Emissionen)



Quellen: Mercat (2009) und eigene Berechnung).

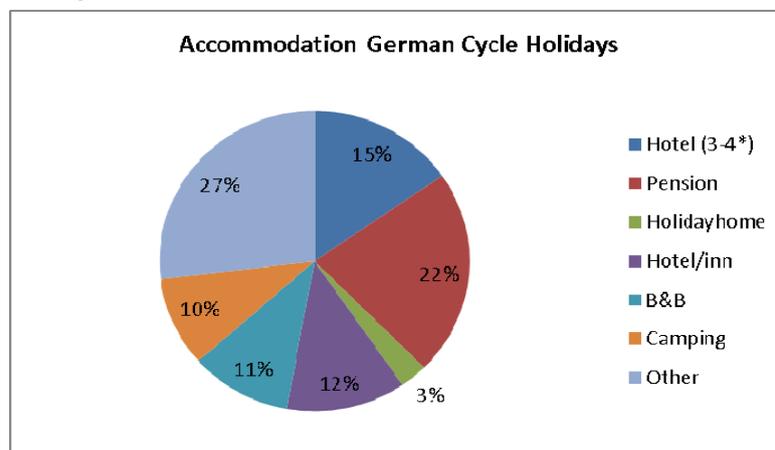
¹⁵ Distanzen entnommen aus Mercat 2009, allerdings sind diese teilweise nicht realistisch (z. B. zu hoch für Skandinavien und viel zu niedrig für die USA/Kanada/Australien). Die Distanzen für diese Länder wurden unter Zuhilfenahme von Great Circle Mapper neu berechnet (<http://gc.kls2.com/>).

Im Folgenden die Gesamtzahlen für Radtouristen auf EuroVelo 6: 1,1 Millionen Radtouristen, 2 450 Millionen Kilometer Anreise und 316 Millionen Kilogramm CO₂-Emissionen. Im Hinblick auf die zurückgelegten Distanzen und CO₂-Emissionen haben Pkw und Flugzeug die größten Anteile an den Verkehrsmitteln. Die untere Grafik zeigt Märkte mit niedrigen Besucheranteilen und sehr hohen Anteilen an den Emissionen (insbesondere die USA, Kanada und Australien) und umgekehrt (Frankreich, Deutschland und die Schweiz). Die durchschnittlichen Emissionen pro Urlaub bewegen sich im Bereich von rund 110 kg CO₂ in Bezug auf französische, deutsche und schweizerische Fahrradtouristen bis hin zu 2 270 kg CO₂ in Bezug auf Touristen, die mit dem Flugzeug nach Europa reisen. Letztere Gruppe hebt die durchschnittlichen Emissionen in diesem Bereich auf 286 kg CO₂ pro Reise. Es ist anzumerken, dass diese Zahlen keine Emissionen aus Unterkunft und Transport am Zielort beinhalten. Deshalb kann/können der Markt/die Märkte und somit das Marketing, eine wichtige Rolle bei den Umweltauswirkungen von Fahrradtouristen spielen.

Treibhausgasemissionen des Beherbergungssektors

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

Abbildung 20: Unterkünfte der deutschen Fahrradtouristen (nur Langstreckenradler)



Quellen: 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 0 dargestellt, schneiden Radfahrer im Vergleich mit anderen Touristen gut ab, was die Anreise zum Urlaubsort und die Unterkunft angeht. Hinsichtlich der Aktivitäten haben wir festgestellt, dass Fahrradurlauber die meiste Zeit mit Radfahren verbringen. Dies entspricht

allerdings nicht einem CO₂-Ausstoß von Null; man geht davon aus, dass ein Radfahrer pro Kilometer durch seine Kalorienzufuhr, d. h. seinen „Kraftstoff“, rund 16 Gramm CO₂-Äquivalent produziert. Ein Ökobilanzmodell eines Fahrrads (Herstellung, Wartung, Betrieb, darunter auch „Kraftstoff“) ergab, dass Fahrräder einen Ausstoß von ungefähr 21 Gramm CO₂-Äquivalent pro zurückgelegtem Kilometer haben, gegenüber 271 Gramm bei Pkw und 101 Gramm bei Bussen (Blondel, Mispelon, & Ferguson, 2011). Die 5 Gramm CO₂-Äquivalent pro Kilometer für Herstellung und Wartung wurden auf Grundlage einer Lebensdauer von acht Jahren und einer zurückgelegten Distanz von 2 400 km pro Jahr errechnet (siehe auch Hendriksen & van Gijlswijk, 2010)¹⁶. Selbstverständlich besuchen sie Museen, Restaurants oder sonstige Freizeiteinrichtungen, die jedoch im Allgemeinen mit geringen Emissionen verbunden sind (siehe Fußabdrücke in Peeters & Schouten, 2006).

Radtouristen würden, auf Grundlage der durchschnittlichen 60 km pro Tag 7,7 Tage Urlaubsdauer (siehe Abschnitt 2.2.3) sowie der oben genannten 21 Gramm CO₂-Äquivalent, mit dem Radfahren an sich 9,7 kg CO₂ produzieren. Das gewichtete Mittel von CO₂-Emissionen für Aktivitäten internationaler Touristen liegt Schätzungen zufolge bei 27 kg CO₂ pro Reise. Allerdings produzieren inländische Touristen in Volkswirtschaften mit hohem Einkommensniveau rund 11 kg CO₂ pro Reise (UNWTO-UNEP-WMO, 2008). Allerdings beinhaltet diese Zahl keine Kalorienzufuhr durch Nahrung und kann somit nicht mit den 9,7 kg für von Radfahrern verglichen werden.

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 kg¹⁷. Dies ist etwas weniger als die Hälfte des weltweiten Durchschnitts pro Nacht (78,6 kg CO bei Touristen aus entwickelten Ländern im In- und Ausland, Daten von UNWTO-UNEP-WMO, 2008).

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 3 000 km pro Strecke). Von Deutschland aus legten Fahrradtouristen mit entsprechenden Fernzielen durchschnittlich 7.050 km zurück (basierend auf Trendscape, 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 verdoppeln und sich dem weltweiten Durchschnitt annähern (siehe Fallbeispiel Frankreich im vorhergehenden Kapitel). 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 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

¹⁶ Es wird darauf hingewiesen, dass sich diese Schätzungen auf ein Pendlerrad beziehen; geringfügige Abweichungen bei Touristenrädern sind wahrscheinlich.

¹⁷ Transportemissionen/Anzahl der Nächte plus Unterkunft pro Nacht plus Gesamtkิจกรรมität pro Tag korrigiert auf pro Nacht: $126/5,6 + 13 \cdot 6,6/5,6$ kg CO₂/Tag.

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 & Courtney, 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, Tranter & Blaney, 2003; Bowker, Bergstrom & Gill, 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 Route EuroVelo 6 kamen zu einem ähnlichen Ergebnis (Altermodal, 2007).

Weitere Forschungsarbeiten untermauern die Idee, dass Radwege die Lebensqualität der lokalen Gemeinschaften verbessern (Schafer, Lee & Turner, 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 vor, deren Nutzung kostenfrei ist. Die Ergebnisse deuteten darauf hin, dass die Radfahrer bereit waren, durchschnittlich 6 Euro 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, Downward & Cope, 2004). 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, Jørgensen & Robbins (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., Pucher, Buehler, Thompson & Crouter, 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, Schnohr, Schroll & Hein, 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 & Davies, 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).

Aus einem anderen sozialen Blickwinkel betrachtet, bietet Fahrradtourismus neue Urlaubsperspektiven für eine Reihe an Menschen, deren Möglichkeiten sonst vielleicht beschränkt sind, weil sie:

- keinen Pkw besitzen oder nicht fahren können;
- die öffentlichen Verkehrsmittel nicht in Anspruch nehmen können;
- Angst vor dem Fliegen haben;
- aus Gründen des Umweltschutzes keine anderen Verkehrsmittel im Urlaub nutzen möchten;
- die finanziellen Mittel für eine andere Art von Urlaub nicht haben (siehe auch Trasporti e Territorio, 2010).

2.7. Übersicht

Die Frage nach dem wirtschaftlichen Wert des Fahrradtourismus in der EU lässt sich nicht eindeutig beantworten. Es wurde ein Modell entwickelt, bei dem Teile der bestehenden Touristenströme innerhalb Europas herangezogen werden. Insgesamt erbringen diese geschätzten 2,295 Milliarden Tagesausflüge mit dem Rad und Fahrradausflüge mit Übernachtungen in Europa einen wirtschaftlichen Wert von über 44 Milliarden Euro pro Jahr. Die geschätzte Zahl der Fahrradtouristen mit Übernachtung beläuft sich auf 20,4 Millionen Personen, welche jährlich ungefähr 9 Milliarden Euro ausgeben.

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. ANBINDUNG AN DIE ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL

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 und den Anhängen 6 und 7 einen Vergleich mit Bedingungen und Preisbildung im Eisenbahnverkehr vorgenommen.

3.2. Eisenbahnverkehr

3.2.1. Aktuelle Situation

Unter Kapitel 2.5.4 a wird Bezug genommen auf die Neigung von Fahrradtouristen, mit der Bahn oder dem Fernreisebus in den Urlaub zu fahren, sodass der CO-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.

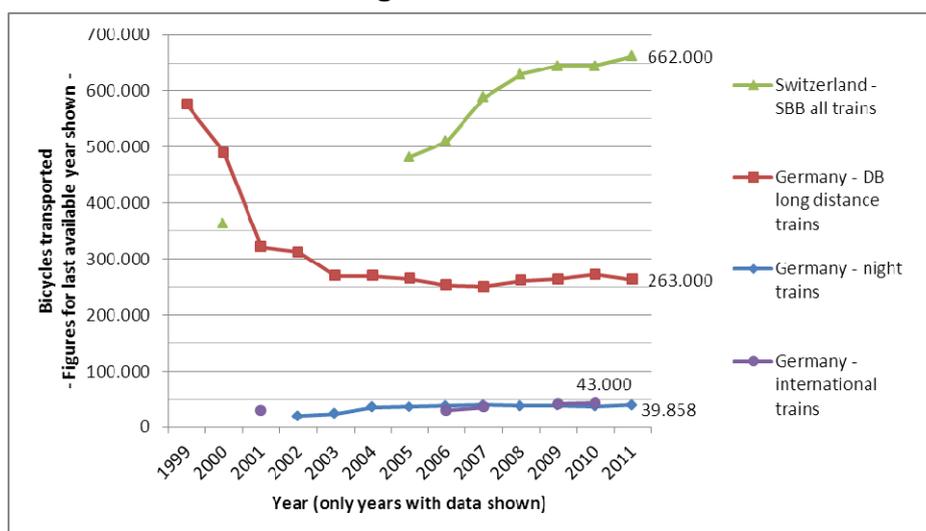
Wie bei allen Urlaubsreisen bedarf es der Integration der zum Erreichen der Zielorte genutzten Verkehrsmittel. Viele Fahrradtouristen ziehen es vor, ihr eigenes Fahrrad mit in den Urlaub zu nehmen, wenn sie lange Strecken zurücklegen wollen. Obgleich es wesentlich sinnvoller wäre, Fahrradverleihangebote 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 Studiosus 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 & Page, 2004). 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.**

Im Jahr 2006 führte der ECF eine von der Europäischen Kommission kofinanzierte Studie über Fahrradmitnahme in Fernzügen in der EU durch. Den Ergebnissen zufolge, sollte Fahrradmitnahme eher als eine Chance betrachtet werden und weniger als Problem. Standardisierung und Erweiterung des Angebots wurden als die wichtigsten Bedürfnisse identifiziert (Danzi, 2006). 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 die eventuell erhobenen Gebühren sind sehr niedrig oder kostenlos, wobei maximal 30 Euro pro einfache Fahrt (durchschnittlich 10 - 15 Euro) auf internationalen Strecken (0 - 15 Euro auf Inlandsstrecken) 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 0 und 100 Euro für einfache Flüge innerhalb Europas und sind damit allgemein teurer als die Gebühren in Zügen. Für Flüge in/aus Ländern außerhalb Europas betragen die Gebühren maximal 200 Euro.

Abbildung 21: Fahrradbeförderung in deutschen und schweizerischen Zügen



Quellen: Quellen: ADFC (2001, 2003), Marti (SBB) (9.1.2009), Giebelier & Froitzheim (2012), Kormann (SBB) (2012).

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 21 zeigt die Zahl der mit deutschen Fernzügen und allen schweizerischen Zügen beförderter Fahrräder. Die Zahl der von der Deutschen Bundesbahn (DB) in Fernzügen beförderten Fahrräder nimmt seit Jahren ab, da InterCity-Züge durch ICEs ersetzt werden, die keine Fahrräder befördern. Die Zahlen nahmen von 575.000 im Jahr 1999 auf 270 000 im Jahr 2003 ab, und blieben seitdem konstant zwischen 250 000 und 270 000 (Giebeler & Froitzheim, 2012). In der Schweiz zeigt sich ein gegenteiliger Trend; dort ist eine Zunahme der Anzahl der beförderten Fahrräder zu verzeichnen (Daten für die Jahre 2001-2004 fehlen). 2011 wurden in Zügen der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) 662 000 Fahrräder befördert, eine konstante Zunahme gegenüber 2000 mit 363 000 (Kormann (SBB), 2012; Marti (SBB), 9.1.2009). Ein direkter Vergleich ist allerdings nicht angemessen, da die Anzahl der auf deutschen Regionalzügen beförderten Fahrräder nicht miteinbezogen wurde. Diese betrug rund zwei Millionen im Jahr 2000 (ADFC, 2001), aktuellere Daten liegen nicht vor. Fahrradbeförderung in deutschen Nachtzügen verzeichnete einen ersten Anstieg von etwas unter 20 000 im Jahr 2002 auf fast 40 000 im Jahr 2007; diese Zahlen sind seit 2007 in etwa gleich geblieben (Giebeler & Froitzheim, 2012). Seit Anfang 2012 bieten 13 CityNightLine-Verbindungen (CNL) Fahrradplätze an (8 oder 20 pro Verbindung), und zwei EuroNight-Verbindungen bieten Platz für drei bis sechs Fahrräder (DB, 2012).

Die von der DB beschlossene Verfahrensweise bei Hochgeschwindigkeitszügen ist der Förderung nachhaltigen Reisens vom Abfahrtsort zum Zielort für Fahrradtouristen 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 & Grimm (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 Fahrradreisen, wird die Deutsche Bahn aufgefordert, ihre Politik betreffend die Fahrradmitnahme in ICE-Zügen zu bedenken. 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 Pilotprojekts zu testen (BMW, 2008). Im Jahr 2011 verkündete die DB, dass die neuen ICx-Hochgeschwindigkeitszüge, die 2016 eingeführt werden, alle Platz für acht Fahrräder bieten werden (DB, 2011). Langfristig wird dies die Option zur Fahrradmitnahme in allen Zügen in Deutschland erweitern. Kurzfristig gesehen ist die Situation noch etwas unklar, da die ICx-Züge die regulären Fernzüge (IC), die mehr Kapazitäten für Fahrradbeförderung haben, ersetzen werden.

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 in Frage kämen, sondern lediglich der ICE.

Andere in Europa betriebene Bahnunternehmen haben zukunftsweisendere Dienstleistungen eingeführt wie etwa den TGV der SCNF in Frankreich, die Fernzüge der SBB (Schweiz, siehe Abbildung 21) und den Regiontog der NSB (Norwegen). Der

österreichische Bahnbetreiber ÖBB hat kürzlich angekündigt, seine Premiumzüge „Railjet“ mit jeweils einem Fahrradabteil pro Zug auszustatten. Bei Inbetriebnahme im Frühjahr 2013 wird jeder der 51 Railjet-Züge mit einem Abteil für bis zu sechs Fahrräder ausgestattet sein. 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 vor dem Hintergrund diskutiert, dass Fahrradtouristen allgemein immer weniger Möglichkeiten haben, Eisenbahnnetze zu nutzen, um Mittel- und Fernreiseziele in Europa zu erreichen. Mit diesem Regelpaket¹⁸ sollen insbesondere die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr geregelt werden. Diesbezüglich bezieht sich hauptsächlich Artikel 5 der Verordnung 1371/2007 auf Fahrradfahrer, mit folgendem Wortlaut:

„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 der Verordnung 1371/2007 die Möglichkeit eines Ausnahmezeitraums von fünf Jahren eingeräumt, der nach Ablauf dieser Zeit um zwei weitere Fünfjahreszeiträume verlängert werden kann (insgesamt 15 Jahre!). Zusätzlich, gemäß dem gleichen Artikel, können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Verordnung nicht auf Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs anzuwenden. 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. Dies wurde noch nicht umgesetzt, jedoch, wie oben bereits erwähnt, werden die neuen ICx-Züge, die 2016 eingeführt werden, Kapazitäten für Fahrradbeförderung haben. Dieser Prozess könnte allerdings bis zur vollen Umsetzung etwas Zeit in Anspruch nehmen. Die SNCF ermöglichte die Fahrradmitnahme in mehr Thalys-Zügen, beispielsweise zwischen Paris - Stuttgart - München. Ein neuer Service der Vorreservierung von Fahrradstellplätzen wird seit April

¹⁸ Das Paket setzt sich zusammen aus: Richtlinien 2007/58/EG und 2007/59/EG (in Kraft getreten im Dezember 2007); Verordnungen (EG) Nr. 1370/2007, (EG) Nr. 1371/2007 (in Kraft getreten im Dezember 2009) und (EG) Nr. 1372/2007 (in Kraft getreten im Dezember 2007). In Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wird auf die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen Bezug genommen.

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.

2011 veröffentlichte die Europäische Kommission ein Weißbuch zum Verkehr. Wichtige Maßnahmen in Bezug auf den Eisenbahnverkehr sind unter anderem: eine umfassende Überarbeitung der Rechtsvorschriften für Eisenbahnverkehr, die Erweiterung des Schnellbahnnetzes um das Dreifache, und allgemein eine attraktivere Gestaltung von Bahnreisen, um am Marktanteil zu gewinnen (EG, 2011). Obwohl **Fahrradbeförderung und Radfahren im Allgemeinen nicht im Weißbuch erwähnt werden**, kann man annehmen, dass der Fokus auf Bahnreisen sich, neben dem alles übertönenden Ruf nach CO₂-Minderung, positiv auf die Fahrradbeförderung auswirken wird.

Anhang 6 der Studie 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 Fernreisebusse als Lösung für Fahrradtouristen 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-Buslinienetz Eurolines, das in Europas größtem Fernlinienbusnetz 32 unabhängige Fernreisebusunternehmen verbindet (Mintel, 2009). Fahrradbeförderung wird zwar nicht beworben, es gibt allerdings die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen. 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 gelten allerdings Einschränkungen, was die Fahrradmitnahme anbelangt: Räder müssen eingepackt sein und werden, ähnlich wie im Flugzeug, in einem separaten Gepäckbereich befördert.

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.

Abschließend gibt es noch Busreisen mit Fahrradanhänger, wie z. B. von spezialisierten Reiseveranstaltern in den Niederlanden angebotene Reisen ins südliche Europa. Hierbei

handelt es sich um kleine 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 Fähren

Die Berücksichtigung von Fahrrädern auf Fähren ist ein wichtiges Element bei der 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 Fährenbetreibern 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 Auswahl 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 Präsenz von Informationen über Fahrräder zu bewerten. Insgesamt bewährte sich dies nicht völlig zufriedenstellend; einigen Websites mangelte es an Einzelheiten und „Benutzerfreundlichkeit“. Siehe Anhang 11 für 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 Fähren 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 bei rund 20 Prozent der Anbieter und 26 Euro pro einfacher Fahrt, obwohl sich die meisten Gebühren zwischen fünf und 15 Euro bewegen. 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

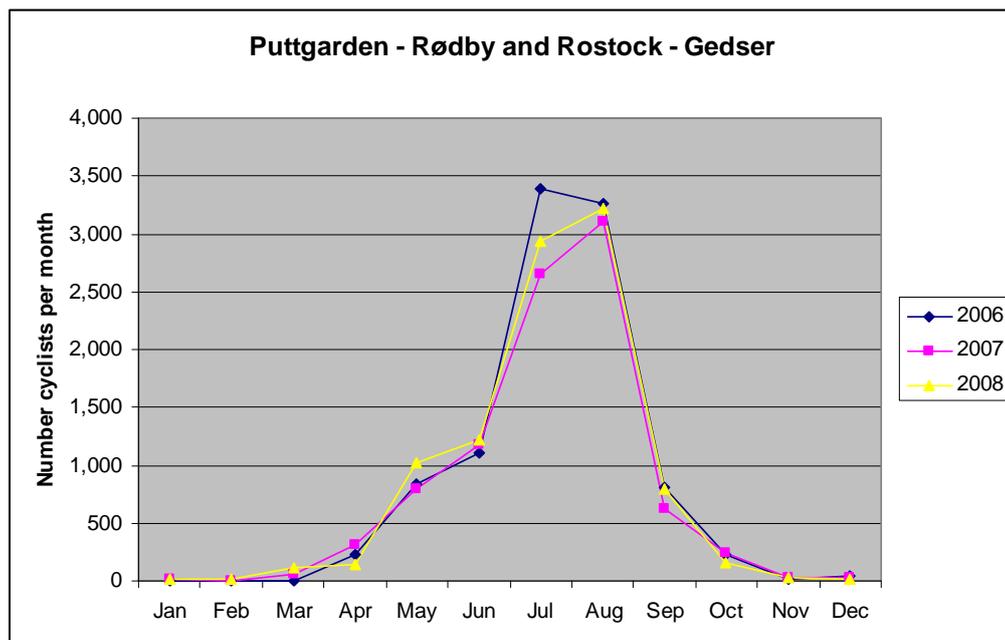
In der Regel enthalten die Websites der Fährunternehmen keine deutlichen Hinweise auf Vermarktungsstrategien im Zusammenhang mit Fahrrädern. Ein auf den Balearen tätiges Unternehmen wies auf seinen Einsatz für Nachhaltigkeit und die Bekämpfung des Klimawandels hin, die sich darin äußere, dass die Dienstleistung 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 3 529 Fahrräder; davon hatten 758 Fahrräder die kleine Insel Formentera als Bestimmungsziel.
- 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.

Abbildung 22: Saisonabhängigkeit und Zahl der Radfahrer (einfache Fahrten) auf den Scandic-Fähren zwischen Deutschland und Dänemark



Quelle: Bohnsack (2009).

Scanlines befördert eine größere Zahl von Radfahrern. Ihre zwischen Deutschland und Dänemark (Strecke Puttgarden-Rødby) verkehrenden Fähren beförderten im Jahr 2008 3 765 Radfahrer, was leicht unter der Zahl von 2006 (4 105), aber über der Zahl von 2007 (3 519) lag (Bohnsack, 2009). Die Strecke zwischen Rostock und Gedser zieht mehr Radfahrer an: 5 912 im Jahr 2008 und damit mehr als 2006 (5 822) und 2007 (5 512). Abbildung 22 gibt Aufschluss über die Gesamtzahl der Radfahrer (einfache Fahrt) auf zwei zwischen Deutschland und Dänemark verkehrenden Fähren. Die Hochsaison findet zwischen Mitte Mai und Mitte September statt.

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. Übersicht

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, und dort, wo das Angebot gemacht wurde, kam auch eine starke Nachfrage auf. Jedoch ist die Einstellung zur Fahrradmitnahme aus Sicht der Fahrradtouristen problematisch, da die Bahnbetreiber in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Ansätze verfolgen. Seit 2009 zeigt die Situation leichte Anzeichen von Verbesserung, mit Plänen der DB, Kapazitäten zur Fahrradbeförderung in ihren neuen ICx-Zügen zur Verfügung zu stellen; Railjet in Österreich hat seine Politik gegen Fahrradbeförderung allerdings umgesetzt. Angesichts der Natur des rollenden Materials in Europa, wird es keinen wesentlichen Fortschritte in der nahen Zukunft geben. Es besteht die Hoffnung, dass kleine schrittweise Verbesserungen in diesem Bereich zu einer allmählich steigenden Nachfrage nach kombiniertem Rad & Bahn-Tourismus führen, was wiederum die Einführung weiterer Fahrradmitnahmemöglichkeiten begünstigen dürfte. Die klare und konsistente Versorgung mit Informationen über die Fahrradbeförderung durch Bahnbetreiber, wie vom Dritten Eisenbahnpaket gefordert, wird die Situation deutlich verbessern.

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. Ferner gelten Einschränkungen, was die Fahrradmitnahme anbelangt: Räder müssen eingepackt sein und werden, ähnlich wie im Flugzeug, in einem separaten Gepäckbereich 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. 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.

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. Die Studien hatten die folgenden unterschiedlichen Schwerpunkte: (1) Die Entwicklung der Strecken, (2) die Vermarktung der Strecken, (3) unterstützende Einrichtungen und (4) die Erfassung von Nutzerdaten (siehe Tabelle 14).

Tabelle 14: Überblick über die Fallstudien

Name des Projekts	Strecke/Zielgebiet	Schwerpunkt
<i>Entwicklung der Radrouten</i>		
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 Südosteuropa 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
<i>Vermarktung der Radwege</i>		
Streckenvermarktung: der Bernsteinweg, Polen	Polen/Tschechische Republik	Grenzübergreifende Streckenvermarktung
Thematische Vermarktung der Streckenunterstützung: 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
<i>Unterstützende Einrichtungen</i>		

Name des Projekts	Strecke/Zielgebiet	Schwerpunkt
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
<i>Überwachung</i>		
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, das 1998 eingerichtet wurde. Sein 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

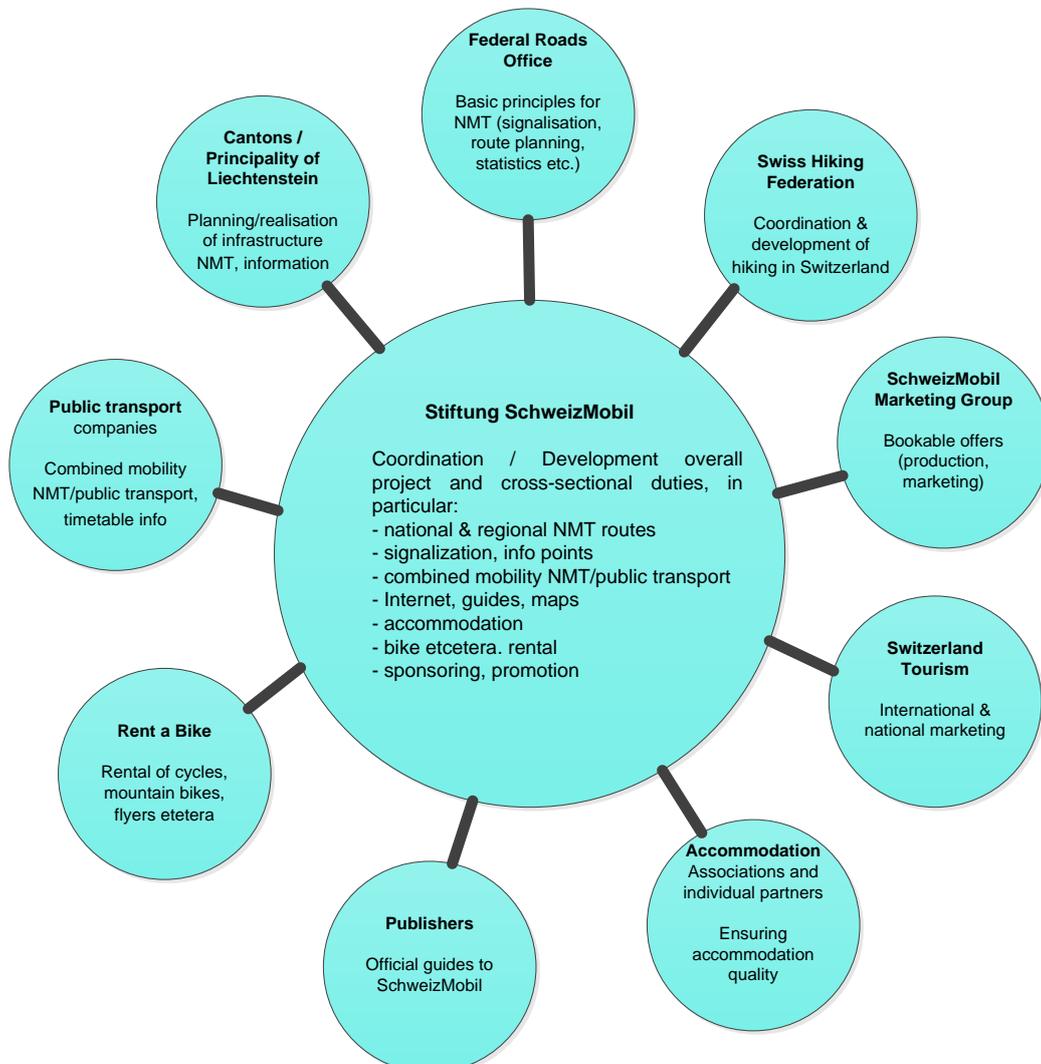
Die Idee eines nationalen Schweizer Radwegnetzes wurde erstmals 1993 diskutiert. Die Stiftung Veloland Schweiz (SVS) wurde gegründet und 1995 mit der Planung der Radwege begonnen. 1998 wurden schließlich in allen Kantonen Radstrecken mit über 3 000 Kilometern Gesamtlänge und einheitlicher Beschilderung 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 bis 2009 auf 5 Millionen Radfahrer angestiegen, die 124 Millionen Euro ausgaben (Utiger u. Richardson, 2000; Utiger u. Rikus, 2010). 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 erschließt den Zugang zu all diesen Produkten¹⁹.

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 zugute kommt. Der Umsatz aus dem Netzwerk wird von der SSM für 2008 auf 200 bis 340 Millionen Euro geschätzt (Stiftung SchweizMobil, 2008b).

Abbildung 23: Organisation, Partner und Verantwortungsbereiche von SchweizMobil



Quelle: Stiftung SchweizMobil (2008b).

¹⁹ www.schweizmobil.ch.

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 23). Alle Strecken von SchweizMobil sind mit den Dienstleistungen dieser Partner vernetzt (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradvermietung, Unterkünfte usw.). 1 200 Partnern wurde zum Beispiel das Qualitätssiegel SchweizMobil verliehen. Rent-a-Bike wiederum bietet in über 100 Fahrradverleihstellen eine breite Palette von Fahrrädern (3 000) 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).

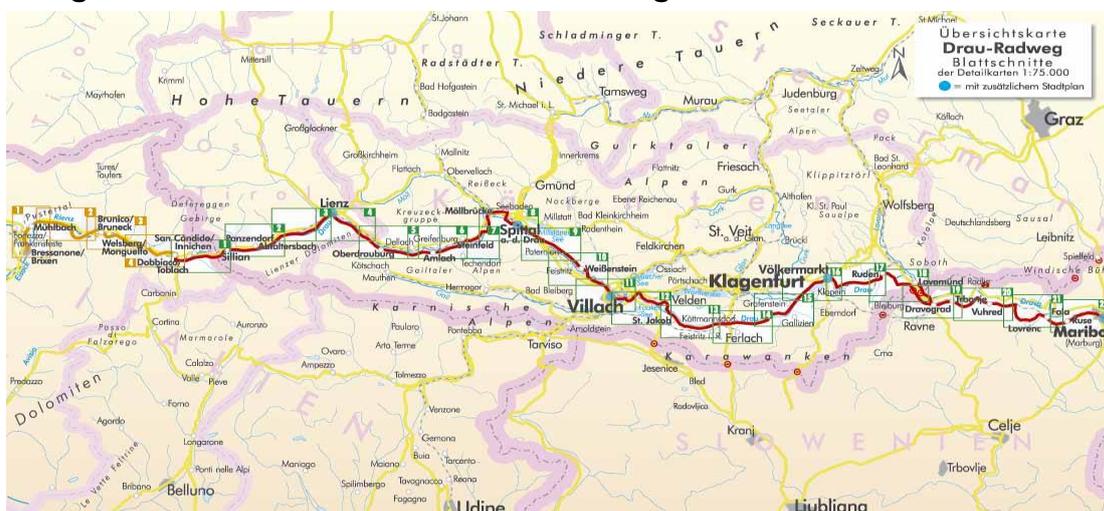
Fazit

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 23 macht dies deutlich.

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 (an Werktagen nur nach 9.00 Uhr) gültig. Örtliche Fremdenverkehrsämter bieten darüber hinaus auch spezielle Angebote für Radfahrer (ÖBB, 2009) an.

Abbildung 24: 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 Osttirol wurden auch mehrere kombinierte Zugangebote entwickelt, um sicherzustellen, dass den Besuchern nicht an den Grenzen verschiedener Verwaltungsbezirke Probleme entstehen. Diese Angebote sind nur in entsprechenden 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 Zugverkehr 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 2 857 Kilometer durch zehn Länder bis zum Schwarzen Meer. Der Donauradweg gehört zu den ältesten und beliebtesten Fernradwegen in Europa, wobei über seine Popularität in Bezug auf den österreichischen Teilabschnitt bereits in früheren Jahrzehnten berichtet worden ist (Lumsdon, 2000). Der Donauradweg bildet auch die östliche Hälfte der Route EuroVelo 6 (Atlantik – Schwarzes Meer). Die Donau fließt ungefähr 588 km durch Serbien und soll dort auch Teil des geplanten Iron Curtain Trail werden. Hierin liegt auch das Potenzial für eine breit wachsende Nachfrage und für die Schaffung neuer Märkte.

Programm für Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung

Die Förderung der Wirtschaft in dieser unteren Donauregion ist eines der Hauptziele verschiedener Programme, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ) (die ehemalige GTZ) im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) umgesetzt werden. Diese Programme fördern Tourismus, Investitionen und Umweltschutz in den Donauanrainerstaaten Südosteuropas.

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 Union 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; Limbert u. Matijasevic (GTZ), 2009).

Abbildung 25: 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 von örtlichen Radtourismusexperten (NGO Ciklonaut) und vom deutschen ADFC (in den Anfangsphasen) ermittelt und konnten verbessert und ausgebaut werden. So wurden schließlich acht GPS-kompatible Karten der Strecke von Budapest zum Schwarzen Meer veröffentlicht. Der wichtigste Schritt war die Ausschilderung in Serbien. Sie wurde von der serbischen Regierung mit Unterstützung der GTZ vorgenommen. Das Beschilderungssystem und die entsprechende Gestaltung wurden dabei vom Fahrradverband Ciklonaut Belgrade auf Grundlage der Erfahrungen aus anderen Ländern und den EuroVelo-Normen (siehe Abbildung 26) entwickelt. Diese Zusammenarbeit hat sehr zu dem Erfolg des Projekts beigetragen.

Nach einigen Zweifeln in der Anfangsphase des Projekts ist der Donauradweg von den serbischen Behörden, vor allem vom Ministerium für Wirtschaft und regionale Entwicklung als ein wichtiges touristisches Produkt anerkannt worden. Und vom Ergebnis in der Praxis überzeugt sind dann auch die Investitionen in die Entwicklung der Radwege erhöht worden. So wurden nicht nur bereits vorhandene Strecken überholt, sondern es sind auch neue Radwege in den Städten wie Belgrad, Novi Sad, Apatin und Sombor angelegt worden.

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 (Limbert u. Matijasevic (GTZ),

2009). Für die örtliche Bevölkerung wurden Ausbildungskurse eingeführt, um sie bei der Gründung von Beherbergungsbetrieben zu unterstützen. Umfassende Informationen zu den vier Projektländern und zum Donauradweg (z. B. detaillierte Informationen über die einzelnen Streckenabschnitte, die Möglichkeit für Kritik und Anregungen sowie Zeitungsausschnitte) werden auf einer speziellen Website zur Verfügung gestellt.²⁰

Abbildung 26: EuroVelo-Streckenschild im serbischen Abschnitt des Donauradwegs



Quelle: http://www.ciklonaut.com/projekti/DBR/dbr_signalizacija.htm.

Projekterfolge

Der serbische Teilabschnitt wurde offiziell im Juli 2007 eröffnet. Über 85 % der 667 km sind asphaltiert und nur 5 % der Strecke führen über belebte Straßen. Die Strecke wurde vollständig über eine Länge von fast 1 100 km ausgeschildert (665 km Hauptstrecke plus ca. 400 km alternative Routen). Die Anzahl der Unterkünfte ist im serbischen Abschnitt des Donauradwegs stark gestiegen, was sich wiederum positiv auf die Beschäftigungszahlen und die Wirtschaft vor Ort ausgewirkt hat. So sind zum Beispiel in einigen Gemeinden 20 % der Touristen, die in privaten Unterkünften übernachten, Radfahrer (Majdanpek Tourism Organisation 2012 in Matijasevic (GIZ), 2012).

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. Darüber hinaus haben immer mehr Anbieter von Radtouren aus Deutschland, Österreich, den Niederlanden und Belgien den neuen Markt erkannt und bieten Radtouren im Unteren und Mittleren Donautal an.

Seit der Einführung der ersten permanenten Radfahrerzähleinrichtung am Eisernen Vorhang in Serbien 2009 werden Statistiken über das Aufkommen an Radfahrern geführt. Der Vergleich der Zählerdaten und der Daten von 2005 (als der Fahrradverkehr entlang der Donau von Fremdenverkehrsorganisationen, Pensionsbetreibern, Fährbetrieben usw. durch Befragungen erhoben wurde) zeigt einen Anstieg um das Sechsfache (Erakovic (Ciklonaut) 2012 in Matijasevic (GIZ), 2012).

²⁰ www.danube-info.org.

Zu diesem Erfolg haben die Einbeziehung von Radfahrexperten in die Projekte, eine gute Zusammenarbeit mit den Behörden auf allen Ebenen, Wissenstransfer aus anderen Ländern (besonders aus Deutschland) und intensive Werbemaßnahmen geführt. So wurden in den ersten sechs Jahren mehr als 100 Artikel in den wichtigsten Quellenmärkten veröffentlicht und damit auch die Anzahl der Radtouristen aus dem Ausland auf dieser Strecke erhöht. Die weitere Entwicklung des Donauradwegs hängt nun von der erfolgreichen Zusammenarbeit der Interessengruppen auf allen Ebenen in der Donauregion sowie der grenzübergreifenden Zusammenarbeit mit den Nachbarländern ab (Matijasevic (GIZ), 2012).

Fahrradtransport

Der derzeitige Stand der Dinge in Bezug auf die Fahrradmitnahme in Zügen ist alles andere als optimal. Offiziell ist der Fahrradtransport möglich, wenn das Fahrrad auf angemessene Weise demontiert und verpackt wird, so dass es als persönliches Gepäck in den Fahrgastabteilen mitgeführt werden kann. Radtouristen haben jedoch die Erfahrung gemacht, dass die Bahnbehörden in Bezug auf dieses Thema ein gewisses Maß an Flexibilität zeigen. Die Einführung von Fahrradabteilen auf einigen internationalen Strecken (z. B. Prag - Belgrad) stellt diesbezüglich eine positive Entwicklung dar. Solange es in diesem Bereich nicht noch zu weiteren Verbesserungen kommt, ist es möglich, Fahrräder in Überlandbussen oder auf dem Luftweg nach Serbien zu transportieren (Matijasevic (GIZ), 2012).

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 sollten zwei von der Europäischen Kommission organisierte Radtouren dienen. Sie starteten in Budapest und an der rumänisch-bulgarischen Grenze (Juli 2009) und endeten in Belgrad. Mit dieser Idee sollte 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 1 700 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 5 764 km langen Gleisbette, 954 Bahnhöfe, 501 Tunnel und 1 070 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 1 920 km privater Bergbaustrecken entdeckt, die sich in einem ähnlichen Zustand befanden. Mitte der 90er Jahre hatte man also mehr als 8 000 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, S. 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 somit wurde auch 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 28 – 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. Der Erfolg des Ansatzes, 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. Diese 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 ²¹ und 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 vorübergehende Modeerscheinung betrachtet wurde. Mittlerweile sind viele Restaurants und Herbergsbetriebe in vielen kleineren Städten und Ansiedlungen vom Geschäft mit dem Radtourismus abhängig (Bernhofer u. Miglbauer, 2008).

In den 90er Jahren konnte der Donauradweg die höchsten Besucherzahlen aller Radwege in Österreich verzeichnen (Bernhofer u. Miglbauer, 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, 2000). 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, 2000). Im Sommer 2006 wurden zwischen Passau und Wien 230 000 Tagesausflügler und 65 000 Radfahrer mit Übernachtung gezählt (Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich, 2006). 2010 wurden auf demselben Abschnitt 145 000 Radfahrer mit Übernachtung und 146 000 Tagesausflügler gezählt (ARGE Donau Österreich, 2011).

Es scheint so, dass trotz unterschiedlicher Berechnungsmethoden in diesen letzten beiden Berichten, die Anzahl der Nutzer gleich bleibend hoch ist.

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 u. Miglbauer, 2008).

Die Radreiseanalyse des ADFC von 2012 nennt den deutschen Abschnitt des Donauradwegs an fünfter Stelle der am meisten genutzten Radwege und an dritter Stelle der beliebtesten Radwege in Deutschland im Jahr 2011. Das österreichische Teilstück des Donauradwegs ist dabei seit vielen Jahren für deutsche Radtouristen der beliebteste Streckenabschnitt im Ausland (Giebeler u. Froitzheim, 2012). Der deutsche Donauabschnitt liegt in der Untersuchung von Trendscape (8 % aller Befragten bevorzugen diese Route) an der Spitze der 10 beliebtesten Strecken deutscher Radurlauber und der österreichische Teil belegt mit 2 % den achten Platz. Auf die Frage nach der Langstreckenroute, die höchstwahrscheinlich als nächstes bereist wird, kommt die deutsche Donaustrecke 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). Die Strecke scheint jedoch mittlerweile auch für viele Radfahrer aus den traditionellen Märkten wie Österreich, Deutschland und die Niederlande ihren maximalen Ausnutzungsgrad erreicht zu haben, so dass nach neuen Märkten gesucht werden muss (Miglbauer, 2012).

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 zum Teil 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 Millionen EUR (Weinberger, 2008); für den Abschnitt Passau-Wien wird der Betrag von 71,8 Millionen EUR genannt (ARGE Donau Österreich, 2011). Niederösterreich hat an seinen sieben Hauptradwegen ein ausgedehntes Erfassungssystem eingerichtet. Einige der Ergebnisse werden auch der Öffentlichkeit

²¹ www.viasverdes.com

zugänglich gemacht²². 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, 2000). 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,
- Einsatz neuer Technologien im Bereich der Gästekommunikation und -information,
- Entwicklung sanfter Tourismusprodukte mit Rad-Schiff-Zug-Kombinationen,
- Verbesserung der Infrastruktur- und Dienstleistungsqualität (z. B. durch Ausbildung und Zertifizierung) auch in Bezug auf eine internationalere Ausrichtung des Tourismusgeschäfts,
- Einführung einer systematischen Erfassung des Reiseaufkommens (Bernhofer u. Miglbauer, 2008; Miglbauer, 2012; 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 auf Initiative von Michael Cramer (MdEP) entstanden, der zum damaligen Zeitpunkt Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses war, und 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. Der Berliner Mauerweg war die Vorlage für den Iron Curtain Trail, der 2005 ebenfalls durch Michael Cramer initiiert wurde (siehe Kapitel 5).

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

²² See <http://fznoe.ebe-solutions.at>.

zugrunde liegt. Letzterer ist ein thematischer Gehweg zum amerikanischen Unabhängigkeitskrieg (Cramer, 2008b).

Abbildung 27: 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 und es wurden auch Inseln und Unterführungen gebaut. Das Projekt Berliner Mauerweg kostete insgesamt etwa 4,4 Millionen EUR. Ungefähr 90 % der Mittel stammten von der Bundesregierung. Weitere Mittel kamen von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen der Stadt Berlin und aus eigenen Ressourcen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung der Stadt Berlin. 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 Millionen EUR für den Zeitraum 2002 - 2007. In den vergangenen Jahren wurde das Radfahren als kostengünstige Alternative von Berliner Politikern und Beamten aktiv gefördert. So ist die Nutzung von Fahrrädern 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 war zu diesem Zeitpunkt für eine Stadt dieser Größenordnung der höchste Anteil in Europa. In ihrer Fahrradstrategie hatte sich die Stadt das Erreichen eines Anteils von 15 % im Jahr 2010 zum Ziel gesetzt (Berliner Abgeordnetenhaus 2004; Pucher u. Buehler, 2007). Einigen Internetquellen zufolge wurde dieses Ziel 2011 (13 % im Jahr 2010) erreicht.

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 mit Erklärungen 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, wobei der Touristenzuspruch ständig ansteigt (Flierl, 2006). Es werden auch geführte Touren angeboten, einschließlich Touren mit Übernachtungen bis zu acht Tagen. Jeden Sommer nehmen um die 1 000 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 angeboten²³.

²³ www.berlin.de/mauer/index.en.html.

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 1 930 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, 2008b, 2008c).

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 osteuropäischen 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, S. 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 (Topbicycle, 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 (Topbicycle, 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 Topbicycle 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 Topbicycle kommt beiden Seiten zugute. Die Partnerschaft Grüne Wege baut und betreut die Strecken, während Topbicycle für das Marketing zuständig ist (Rosac, 2009). In Bezug auf die Beschilderung der Strecke ist im Moment nur das polnische Teilstück soweit fertig gestellt, dass es einen akzeptablen Standard bietet.

Langfristige Funktionsfähigkeit

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 sich zwischen Krakau und Budapest bewegen, im Moment im dreistelligen Bereich, bei den Radfahrern zwischen Wien und 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 erfolgreichsten übertragbare Vorgehensweise u. a. auch aus Ausdauer 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 einzelnen 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).

Durchführung

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 Studien 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 Netzwerks 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 technische Hilfestellung von ECF und FIAB hatte 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 Radweg²⁴; 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 Schweden²⁵. Ziel der Fallstudie ist es, die Bedeutung herauszustellen, die das Marketing gegenüber Anbietern von Tourismusinformationen für die Entwicklung eines Langstreckenradweges hat.

Vermarktung des Nordseeküsten-Radwegs

Die Vermarktung lokaler Urlaubseinrichtungen fällt oft in den Verantwortungsbereich örtlicher Organisationen, die auch den wirtschaftlichen Nutzen maximieren sollen, den

²⁴ Diese Länge wird vom Iron Curtain Trail bei seiner Fertigstellung überboten werden.

²⁵ <http://www.northsea-cycle.com/>.

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 auf den 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 13 % gaben an, dass sie mit dem Radweg „vertraut“ bzw. „sehr vertraut“ waren. Dieses Ergebnis nahm das internationale Verwaltungsbüro des NSKR 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 NSKR-Koordinatoren 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 die beiden Hauptanziehungspunkte thematischer Radstrecken vor Augen.**

Entwicklung der Strecke „Grünes Band“

Als 2009 der 20. Jahrestag des Mauerfalls in Berlin und die Öffnung des Eisernen Vorhangs gefeiert wurde, beschloss das Forum Anders Reisen e. V. (FAR), der deutsche Verband für kleine und mittlere Anbieter nachhaltiger Reisen, eine 109-tägige Radreise entlang des Grünen Bandes in Europa zu organisieren²⁶. Die Reise wurde in eine Süd- und eine Nordroute eingeteilt. Beide Teile starteten am 17. Juni 2009 und trafen sich ungefähr drei Monate später im Nationalpark Harz (siehe Karte). Von dort aus wurden beide Touren miteinander Richtung Berlin geradelt, wo die Reise am 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Einheit, zu Ende ging. Die Tour führte durch insgesamt 19 Länder, ausschließlich mit nachhaltigen Transportmitteln und hauptsächlich mit dem Fahrrad. Beide Routen kosteten ungefähr 11 000 EUR pro Person.

Beide Touren wurden in sieben Teilstrecken unterteilt. Sie wurden organisiert und geführt von Veranstaltern, die Mitglieder des FAR und Spezialisten im jeweiligen Reisegebiet sind. Reisende konnten sowohl die ganze Reise als auch Teilstrecken der Tour buchen. Bezüglich des Streckenverlaufs hatte das FAR einige Kriterien festgelegt. Hauptkriterium war, dass die Tour ständig in einem Abstand von maximal 100 km vom ehemaligen Eisernen Vorhang verlaufen soll. Zur Förderung des kulturübergreifenden Aspekts wurde auch zur Reise durch mehrere Länder ermuntert. Die neun Veranstalter hatten 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. Der Name Iron Curtain Trail, so wird argumentiert, sei nicht so gut geeignet, um das Interesse auf dem deutschen Markt zu wecken. Die Tour wurde von Koga-Miyata, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Europäischen Stiftung für das Naturerbe (EuroNatur) unterstützt. 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 hatte das FAR eine Reihe von Zielen festgelegt, mit denen die Reise klar als nachhaltiges Tourismusprodukt positioniert wurde:

- 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 am kulturellen und historischen Erbe,
- Schärfung des Umweltbewusstseins,
- Förderung des öffentlichen Interesses am nachhaltigen Tourismus.

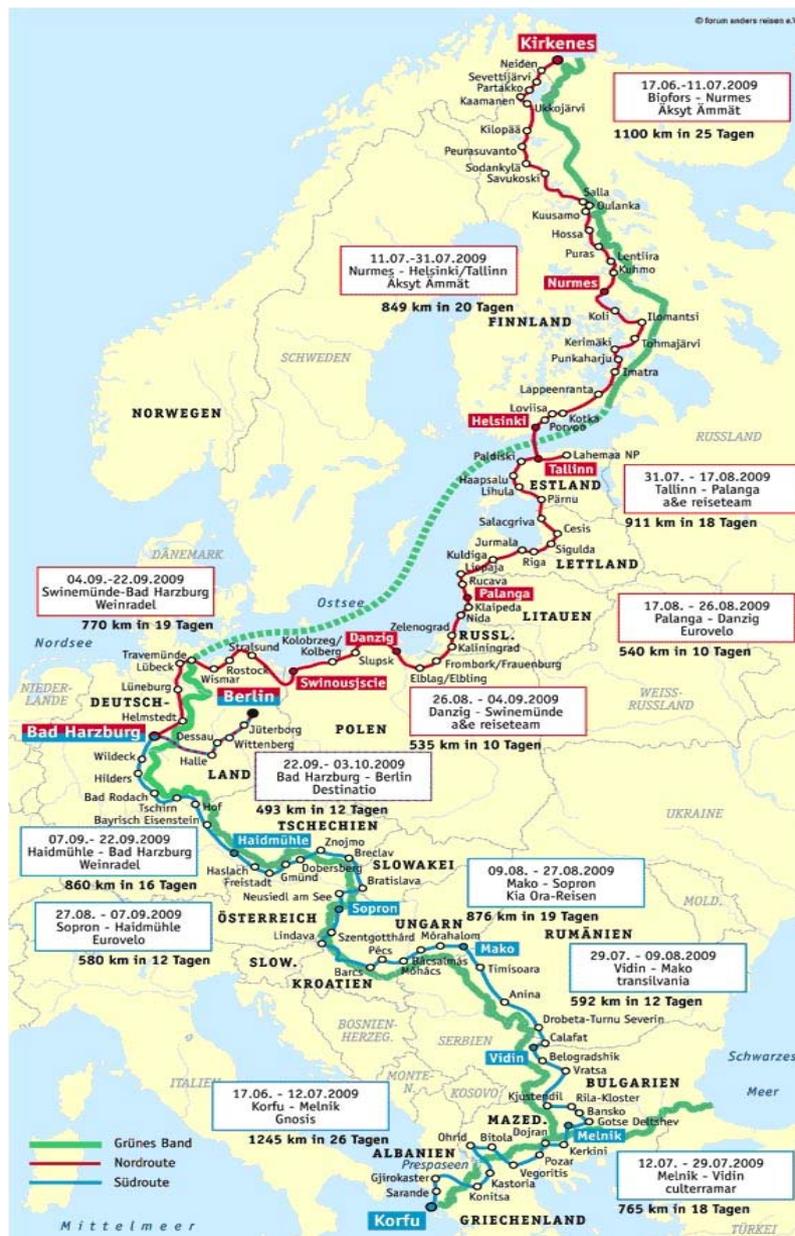
Fazit

Die Reise mochte im Moment weniger ein gängiges Reiseangebot als vielmehr eine PR-Aktion gewesen sein. Sie demonstrierte 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

²⁶ <http://www.radreise-gruenesband.de/>.

nachhaltigen Radtourismus, die durch das FAR vertreten wird. Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten hat 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 so einem großen Erfolg in den Medien. 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. Im Sommer 2012 bot das FAR-Mitglied Oekoplusreisen erstmalig eine Tour an, bei der der deutsche Abschnitt des Iron Curtain Trail (1 400 km) in sieben Einzeletappen von jeweils einer Woche mit dem Fahrrad gefahren werden kann.

Abbildung 28: Die Fahrradreise „Grünes Band Europa“



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

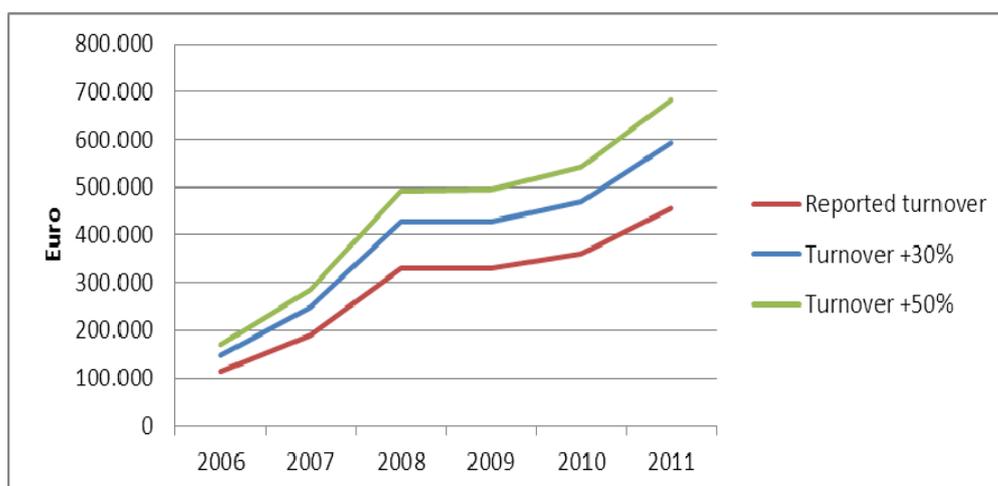
4.4. Unterstützende Einrichtungen

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 vor zehn Jahren gegründet und hat mittlerweile 40 Angestellte. Der jährliche Umsatz des Unternehmens beläuft sich auf mehr als 17 000 000 EUR. Buchungen können in den Reisebüros in Leiden und Amsterdam, aber auch im Internet vorgenommen werden.

Ungefähr 2,6 % 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 CityNightLine (CNL - Night train network) führte 2007 und 2008 zu einem beachtlichen Wachstum. Dieser Trend gilt jedoch nicht für alle Zielorte. So führte zum Beispiel die Einstellung einer direkten Nachtzugverbindung nach Wien und Mailand 2010 zu einem nachlassenden Fahrkartenverkauf in Österreich und Italien (in Tabelle 15 wird der Verkauf von Zug-Fahrradtickets in europäische Länder in den letzten drei Jahren angegeben). Ein effektives Marketing ist ein wichtiges Instrument, um das Interesse für einen Zielort zu wecken und die entsprechenden Buchungen zu generieren. So startete Treinreiswinkel 2010 seine Werbekampagne für Irland und als ein direktes Ergebnis daraus kam es beim Verkauf von Zug-Fahrradtickets in diesem und in dem folgenden Jahr zu einem deutlichen Anstieg. Ebenso lässt sich auch der erhöhte Verkauf von Fahrkarten für Deutschland durch eine aktive Werbung für dieses Land als ein Radreiseziel erklären (Brall (Treinreiswinkel), 2012).

Abbildung 29: Umsatz in Bezug auf Zug-Fahrradtickets, Treinreiswinkel, Niederlande, 2006 – 2011



Quelle: Brall (Treinreiswinkel) (2012).

Jeweils 2,59 Personen buchen im Schnitt gemeinsam eine bestimmte Radreise. Durchschnittlich werden 450 EUR pro Buchung für eine Radreise ausgegeben. Der Umsatz in Bezug auf Zug-Fahrradtickets hat sich zwischen 2006 und 2011 vervierfacht (siehe

Abbildung 29). 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 zusätzliche Linien).

Das Unternehmen macht drei 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,
- Wahrung der Möglichkeit, Fahrräder nach Belgien (und weiter nach Frankreich) mit dem Fyra zu befördern.

Tabelle 15: Zug-Fahrradtickets bei Treinreiswinkel, Umsatz in € je Reiseziel

Reiseziel	2009	2010	2011
FR	43 933	81 253	96 595
DE	49 352	56 131	69 192
NL	43 232	47 045	49 905
CH	35 055	42 277	52 476
IT	39 693	25 022	52 786
AT	41 910	26 983	29 237
CS	24 852	19 098	22 037
DK	16 493	16 452	23 939
EU	11 388	11 050	7 938
HU	4 883	4 208	9 704
IE	851	8 884	7 109
GB	4 807	4 992	6 093
PL	2 974	2 759	8 990
NO	4 559	4 537	4 072
BE	3 205	4 759	4 550
SE	943	3 115	3 296
LU	476	1 348	2 031
HR	0	437	2 138
SI	971	891	683
GR	0	0	1,452
ES	419	142	477
LT	0	0	1 021
SK	0	733	286
Total	329 995	362 118	456 007

4.4.2. Ein Reiseveranstalter: Fietsvakantiewinkel (Radreisebüro)

Der Reiseveranstalter spielt auf dem Pauschalreisemarkt 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 ²⁷, 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 (alle drei aus den Niederlanden) 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 folgen Reisebus mit 20 % und 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 in den vergangenen zehn Jahren stark zurückgegangen ist. 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) 2008 zurückzuführen. Auf all diesen Linien ist der Fahrradtransport erlaubt. Der Zugang zu Europas beliebtesten Radurlaubsziel, Frankreich, stellt sich jedoch immer noch schwierig dar, wenn es jedoch auch schon Verbesserungen gibt.

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. Auch im Flugverkehr gibt es große Unterschiede. Innerhalb Europas bewegen sich die Tickets im Flugverkehr zwischen 50 und 450 EUR für Hin- und Rückfahrt einschließlich Fahrrad: Das untere Ende der Preisspanne ist im Vergleich zu anderen Transportarten von einem sehr harten Wettbewerb geprägt.

²⁷ <http://www.fietsvakantiewinkel.nl>.

Der e-Shop verkauft alle EuroVelo-Karten und -reiseführer, einschließlich EuroVelo 6, 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 Transportmix 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,
- 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.

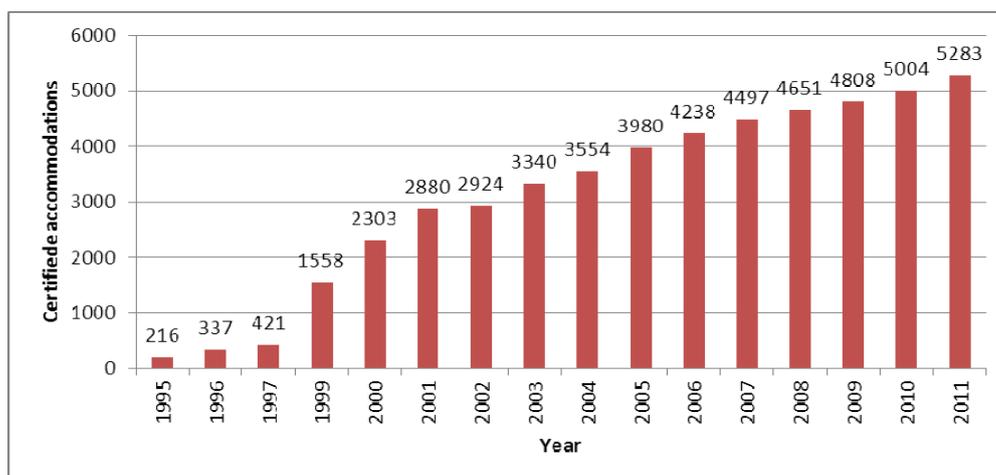
Bett&Bike (Deutschland)

Der deutsche Radfahrerverband (ADFC) startete 1995 als Pilotprojekt die Bett&Bike-Zertifizierung für radfahrerfreundliche Unterkünfte. Seine drei Hauptziele waren:

- 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,
- 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 (Reiche (ADFC), 19-1-2009). Die Zahl der teilnehmenden Betriebe (einschließlich Campingplätze) liegt bei fast 5 300 und deckt fast 3 100 Orte ab (siehe Abbildung 30). Der ADFC bezeichnet das Bett&Bike-Projekt als eines der erfolgreichsten Marketingstrategien im Radtourismus (Giebeler u. Froitzheim, 2008; Reiche, 2007). Und es ist bereits das beliebteste solcher Projekte in Deutschland (Giebeler u. Froitzheim, 2012). Bett&Bike-Mitglieder werden in den Bett&Bike-Führer für Deutschland aufgenommen. Er hat eine Auflage von 50 000 Exemplaren. Mitglieder werden zudem in einem Onlineverzeichnis unter ²⁸ geführt. Sie können die Bett&Bike-Akkreditierung für Werbezwecke nutzen und erscheinen auch auf Fahrradkarten und in Reiseführern.

Abbildung 30: Zertifizierte Bett&Bike-Mitglieder in Deutschland



Quelle: Giebeler u. Froitzheim (2008), Giebeler u. Froitzheim (2012).

²⁸ <http://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. Für radfahrerfreundliche Gaststätten und Campingplätze wurden zusätzliche Kriterien festgelegt²⁹. 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 den letzten Jahren diente das Bett&Bike-Modell als Vorlage für ähnliche Projekte in Ländern wie Belgien, Dänemark, der Tschechischen Republik, den Niederlanden und der Schweiz. Anfang 2012 zählte das tschechische Siegel Cyklisté vítáni³⁰ um die 1 100 und das niederländische Siegel Fietsers Welkom³¹ knapp 1 000 zertifizierte Mitglieder (beides heißt übersetzt: Willkommen Radfahrer!). In der Schweiz, hat das Netzwerk für den Langsamverkehr 1 200 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 ³² im Internet 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.

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

²⁹ http://www.bettundbike.de/68_1.

³⁰ <http://www.cyklistevitani.cz>.

³¹ <http://www.allefietserswelkom.nl>.

³² <http://www.switzerlandmobility.ch> und <http://www.mySwitzerland.com>.

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; Reiche (ADFC), 19-1-2009).

Abbildung 31: Logos von Radfahrer-Herbergen



Quelle: www.bettundbike.de, www.schweizmobil.org, www.cyklitevitani.cz, www.allefietserswelkom.nl.

4.4.4. Volle Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz

Einleitung

1998 wurden neun nationale Radwege in der Schweiz unter dem Markennamen Veloland Schweiz eröffnet. Weitere 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 % nutzen den Zug über den gesamten Urlaub). 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)³³. Die Zahlen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bezüglich des Fahrradtransportes lassen auf ein stetiges Wachstum schließen. Sie

³³ 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.

stiegen von 363 000 transportierten Fahrrädern im Jahr 2000 auf 662 000 im Jahr 2011 (Kormann (SBB), 2012; 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 Fahrradtransports sind, von einigen kritischen Äußerungen wegen der hohen Preise abgesehen, überwiegend positiver Natur (Gutbub, 2007a). Die Konsumausgaben der Gäste während der Beförderung machen einen bedeutenden Anteil (18 %) des Gesamtumsatzes des Netzwerks Veloland aus (Ickert u. Rikus, 2008; Utiger u. Rikus, 2012).

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 32). Website, Reiseführer und Landkarten enthalten auch spezielle Empfehlungen (ca. 350), wie z. B. die Benutzung von Schiff oder Bus für bestimmte Streckenabschnitte.

Abbildung 32: Beispiel für die internetbasierte Vernetzung von Langsamverkehr und Informationen über öffentliche Verkehrsmittel

The image shows a topographic map of the Sargans region in Switzerland. Overlaid on the map are several colored lines representing bicycle routes, with icons for different modes of public transport: a train icon, a bus icon, and a boat icon. Specific route numbers are highlighted in colored boxes: 734 (blue), 267 (green), 89 (blue), and 516 (orange). A search interface is overlaid on the right side of the map. At the top of the interface is the logo for SBB CFF FFS. Below it is a 'Timetable' section with the following fields:

to here	from here	Station Sargans
From:	<input type="text" value="Bern"/>	
To:	<input type="text" value="Sargans"/>	
Date:	<input type="text" value="26.04.08"/>	<input type="button" value="Calendar"/>
Time:	<input type="text" value="10:00"/>	<input checked="" type="radio"/> Departure <input type="radio"/> Arrival
Carrige of bicycles required <input checked="" type="checkbox"/>		
<input type="button" value="Search connection"/>		

Quelle: Stiftung SchweizMobil (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 bisherigen schweizerischen Fahrplans sind. Auch die Post wird mittlerweile nicht mehr auf dem Schienenweg transportiert. Postwagons wurden bis dato aber auch für die Beförderung von Radfahrergruppen genutzt (Utiger, 2008).

Fazit

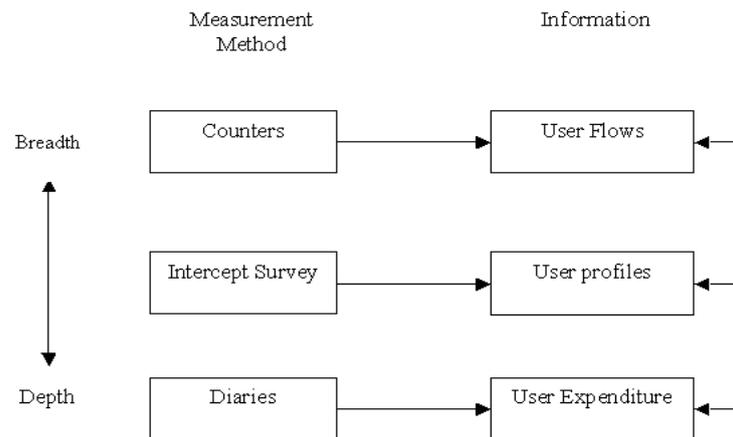
Die Fallstudie beweist, dass ein gut funktionierendes Bike&Rail-Netz den Betreibern der Verkehrsmittel beachtliche materielle Vorteile einbringen kann. Sie verdeutlicht auch den Wunsch vieler Radurlauber, Bahn (und Bus) zu nutzen, macht aber deutlich, dass Bereitstellung und Kommunikation transparenter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

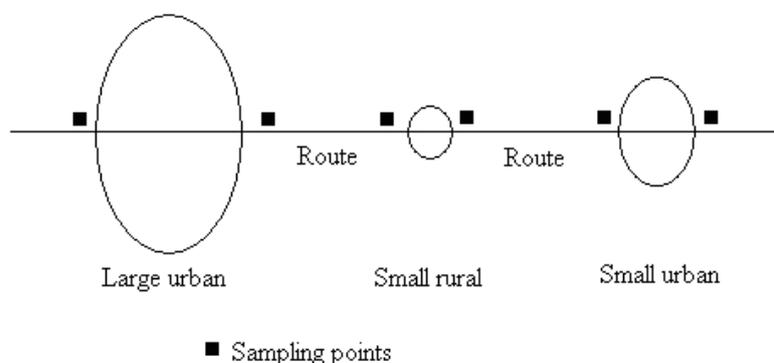
Diese Fallstudie gibt einen Überblick über die verschiedenen Ansätze, die von Sustrans im Bereich Beobachtung und Auswertung von Strecken angewendet wurden (Institute of Transport and Tourism, 2007). Die Maßnahmen sollen die wirtschaftlichen Auswirkungen des Radtourismus auf vier nationalen englischen Radwegnetzen im Norden Englands erfassen:

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

Abbildung 33: Aufbau der Untersuchung

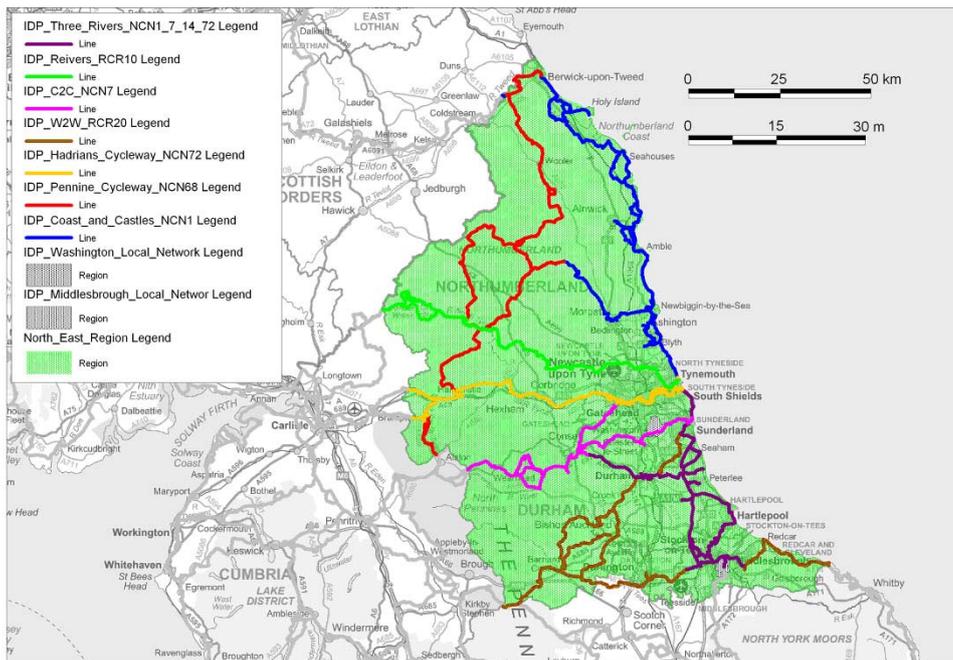
Es kamen die drei folgenden Untersuchungsmechanismen zur Anwendung: Um grundlegende Daten zur Radwegnutzung zu erfassen und eine Grundlage für die Verdichtung der Daten zu schaffen, wurden Radzähler für die Erfassung des Radlerstroms eingesetzt. Sie wurden durch manuelle Zählungen ergänzt. Diese dienten 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 33 wird der Aufbau der Untersuchung erklärt.

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. Abbildung 34 macht den Ansatz dieses Konzeptes deutlich. Die Größe der Ellipsen bezieht sich auf unterschiedlich große Bevölkerungsdichten.

Abbildung 34: Auswahleinheiten

Es wurden also automatische Zählrichtungen 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 35: Karte des Erfassungsgebiets



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. 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. DER IRON CURTAIN TRAIL

5.1. Allgemeine Beschreibung

Der Eiserne Vorhang (Iron Curtain) 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 36: Karte des geplanten Iron Curtain Trail



Quelle: Cramer (2008c).

Der Vorschlag sah das Anlegen eines durchgängigen Radfernwanderweges von der Barentssee bis zum Schwarzen Meer vor, der durch zwanzig europäische Länder, einschließlich 14 EU-Mitgliedstaaten, verläuft. **Die Strecke ist über 10 400 km lang**, wobei ca. 8 800 km innerhalb der EU und 1 600 km in EU-Nachbarländern liegen.

Diese Radstrecke bietet die Möglichkeit von Urlaubsreisen auf dem Fahrrad in viele Länder 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 verbessern³⁴ (Riecken, Ullrich u. Lang, 2006).

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. Im Dezember 2011 ist der Iron Curtain Trail offiziell in das the EuroVelo-Netz als EuroVelo 13 aufgenommen worden.



5.2. Die Entwicklung seit 2009

Seit 2009 sind zahlreiche Maßnahmen unternommen worden, um die Entwicklung des Iron Curtain Trails zu unterstützen. So war im November 2009 Warschau in Polen Ausrichter des Ersten von drei Workshops, die die Öffentlichkeitswirksamkeit dieser Strecke als ein nachhaltiges Tourismusprodukt fördern sollten. Der Zweite fand dann in Sopron, Ungarn und der Dritte im darauf folgenden März in Sofia, Bulgarien, statt. An diesen Veranstaltungen nahmen zahlreiche Mitglieder nationaler und regionaler Regierungen, von Nichtregierungsorganisationen, wissenschaftlichen Einrichtungen, Fahrradorganisationen und anderen Gruppen mit einem Interesse an der Entwicklung des Fahrradtourismus teil. Alle Teilnehmer brachten dabei ihr starkes Interesse an einer Weiterentwicklung des ICT zum Ausdruck. Es wurde beschlossen, dass die Koordinierung durch eine einzelne Organisation auf europäischer Ebene notwendig ist, damit das Projekt erfolgreich sein kann, wobei nationale Organisationen für die Umsetzung auf nationaler oder grenzüberschreitender Ebene zuständig sein sollen. Durch diese Struktur könnten dann detaillierte Pläne für die Umsetzung auf den entsprechenden Ebenen entwickelt werden (Baumgartner, 2010a, 2010b, 2010c).

³⁴ <http://www.europeangreenbelt.org>.

2010 wurde dann im Rahmen der vorbereitenden Maßnahme „Nachhaltiger Tourismus“ von der Kommission die Ausschreibung „Promotion of cycling tourism in the European Union as means of sustainable tourism development“ (ENT/TOU/10/611) (Förderung des Fahrradtourismus in der Europäischen Union als ein Mittel der Entwicklung von nachhaltigem Tourismus) erlassen. Durch sie sollten grenzüberschreitende und transnationale Radwege und Radnetze gefördert und beworben werden. Die folgenden drei grenzüberschreitenden bzw. transnationalen Projekte (von insgesamt sechs Projekten, die Subventionen erhielten) konzentrierten sich dabei auf die Entwicklung des ICT:

1. Iron Curtain Trail – Nördlicher Abschnitt (EV13-ICT North) durch den Pommerschen Verband „Gemeinsames Europa“ (PSWE, Polen)
2. Iron Curtain Trail – Mittlerer Abschnitt (ICT-Central) durch die Vereinigung für eine Umweltpartnerschaft für nachhaltige Entwicklung (Environmental Partnership Association, Tschechische Republik)
3. Iron Curtain Trail – Balkan-Abschnitt (StrategIC) durch den Bulgarischen Verband für alternativen Tourismus (Bulgarian Association for Alternative Tourism, Bulgarien)

Die drei Gruppen hatten die folgenden drei Hauptziele:

1. Entwicklung einer gemeinsamen Vorgehensweise bei der Umsetzung der Strecke in ihrem jeweiligen Abschnitt,
2. Schaffung einer Datenbank für die Route, einschließlich Karten und Plänen, infrastrukturelle Anforderungen, Dienstleister usw.,
3. Entwicklung eines transnationalen Plans.

Von den Gruppen wurden darüber hinaus zahlreiche Informationsmitteilungen und Werbeprospekte produziert und Websites entwickelt, mit der die Strecke in ihren jeweiligen Regionen beworben wird. Abgesehen davon wurden einige bereits vorhandene Streckenabschnitte beschildert und von jedem Land wurden Zustandsberichte und Aktionspläne erstellt.

www.BaltiCycling.eu
 pristato • presents • präsentiert • представляет

DVIRACIAIS GELEŽINIS UŽDANGOS TRASA „EuroVelo 13“
 Vėlinių Lietuvos dviračių maršrutų ir trasų žemėlapis: M1200 000
 Klaipėdos miesto dviračių maršrutų žemėlapis: M125 000 / M110 000

CYCLING ALONG THE IRON CURTAIN TRAIL IN LITHUANIA - EuroVelo 13
 Cycle Route Map of Western Lithuania: M1200 000
 Cycle Route Map of Klaipėda City: M125 000 / M110 000

FAHRRADROUTE AM „EISERNEN VORHANG“ IN LITAUEN - EuroVelo 13
 Karte mit Fahrradrouten in West-Litauen: M1200 000
 Karte der Stadt Klaipėda (Memel) für Buchtgebiete: M125 000 / M110 000

НА ВЕЛОСИПЕДАХ ПО ТРАССЕ ЖЕЛЕЗНОГО ЗАНАВЕСА „EuroVelo 13“
 Карта велосипедных маршрутов в Западной Литве: M1200 000
 Карта велосипедных маршрутов в Калининграде: M125 000 / M110 000

EuroVelo
 13
 This project is co-financed by the European Union under the leadership of the Lithuanian Government. The Lithuanian Government is co-financing the project. The Lithuanian Government is co-financing the project. The Lithuanian Government is co-financing the project.

5.3. Markt- und Mengenprognosen

Die Schätzungen für Nachfrage nach Touren auf dem Iron Curtain Trail und die damit einhergehenden Einnahmen basierten auf einem Modell, mit dem die Nachfrage nach Urlaubsreisen unter Berücksichtigung der Bettendichte und Tagesausflüge unter Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte und des nationalen Anteils an Radfahrern, die das Rad als Haupttransportmittel nutzen (siehe 2.4.2), berechnet wird. Die entsprechenden Einnahmen werden dann mit Hilfe des Werts für die konstante Einnahme je Urlaubsreise und je Tagesausflug ermittelt. Die Märkte und Mengen pro Entfernungskategorie, Verkehrsträger, Staatsangehörigkeit, sozioökonomische Besonderheiten, Streckenabschnitt und Reisetyp (Tagesausflug, kurzer, mittellanger, langer Aufenthalt) sind für die Schätzung der Nachfrage dort, wo Daten vorhanden sind, ebenfalls von Bedeutung.

Die ganze Strecke ist in die entsprechenden Regionen der NUTS 3-Ebene aufgeteilt worden. In Russland verläuft der ICT lediglich durch das Kaliningrader Gebiet. Deshalb wurde die Strecke in dieser Region gemessen. Die erforderlichen Statistiken wurden aus mehreren Internet-Quellen gesammelt. Dabei wurde ein moderater Wert von 15 000 Betten angesetzt (Kropinova, 2006). Bei Serbien wurden Strecke und Prognose auf Provinzebene ermittelt, weil es sich dabei um die genaueste Ebene für die Bettenstatistik im Tourismusbereich handelt, die verfügbar war (Statistisches Amt der Republik Serbien, 2009). Bei Mazedonien wurden Strecke und Prognose auf der Landesebene ermittelt, weil keine Statistiken auf NUTS 3-Ebene zur Verfügung standen. Naturgemäß können die Statistiken für Bevölkerung und Bettendichte auf regionaler Ebene stark von denen auf Landesebene abweichen. In der Türkei verläuft der ICT durch zwei 2 NUTS 3-Regionen, für die es keine EU-Statistiken gab. Die geeigneten Daten konnten jedoch mit Hilfe verschiedener Internet-Quellen ermittelt werden. Die Daten über die Anzahl der Betten im Tourismusbereich werden vom türkischen Ministerium für Kultur und Tourismus veröffentlicht³⁵. Diese fehlenden Statistiken wurden dann dem Prognosemodell für die Nachfrage nach Radwegen hinzugefügt und die Strecken je NUTS 3-Region (oder Provinz bzw. Land) sind dann in das Modell integriert worden.

Tabelle 16: Iron Curtain Trail: Länderspezifische Übersicht

Land	Streckenlänge Km	Urlaubsreisen		Tagesausflüge		Insgesamt Einnahmen (Mio. EUR)
		Reisen (*1 000)	Einnahmen (Mio. EUR)	Reisen (*1 000)	Einnahmen (Mio. EUR)	
Norwegen	110	0,8	0,4	44,5	0,7	1,1
Finnland	1 740	23,8	10,5	741,2	11,4	21,9
Estland	620	31,9	14,0	287,4	4,4	18,4
Lettland	686	26,5	11,7	391,8	6,0	17,7
Litauen	116	7,5	3,3	57,6	0,9	4,2
Russland	133	1,2	0,5	66,0	1,0	1,5
Polen	530	127,2	55,9	488,3	7,5	63,4
Deutschland	1 679	537,1	236,2	1 430,1	22,0	258,2
Tschechische Republik	350	50,9	22,4	191,7	2,9	25,4

³⁵ <http://www.kultur.gov.tr>.

Land	Streckenlänge Km	Urlaubsreisen		Tagesausflüge		Insgesamt Einnahmen (Mio. EUR)
		Reisen (*1 000)	Einnahmen (Mio. EUR)	Reisen (*1 000)	Einnahmen (Mio. EUR)	
Österreich	316	43,7	19,2	166,6	2,6	21,8
Slowakei	72	18,4	8,1	75,8	1,2	9,3
Ungarn	440	48,6	21,4	336,7	5,2	26,5
Slowenien	58	6,0	2,6	32,5	0,5	3,1
Kroatien	179	1,6	0,7	86,5	1,3	2,1
Serbien	650	8,2	3,6	338,5	5,2	8,8
Rumänien	173	3,2	1,4	80,9	1,2	2,6
Bulgarien	722	42,3	18,6	307,0	4,7	23,3
Mazedonien	130	6,6	2,9	65,2	1,0	3,9
Griechenland	59	2,0	0,9	25,2	0,4	1,3
Türkei	140	13,4	5,9	60,4	0,9	6,8
Insgesamt	8 903	1 001,0	440,3	5 273,8	81,2	521,4

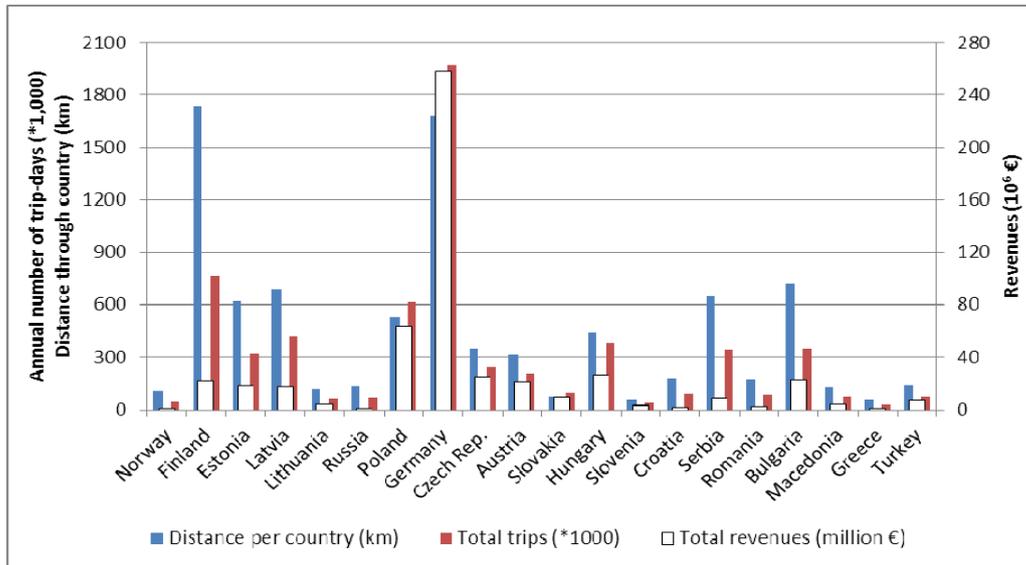
Tabelle 16 zeigt die Gesamtergebnisse pro Land. Die Anzahl der Reisen variiert, nicht nur entsprechend der Streckenlänge im Land, sondern auch wegen großer Unterschiede, sowohl in der touristischen Infrastruktur (Bettendichte) als auch in der Bevölkerungsdichte. **Nach seiner Fertigstellung wird geschätzt, dass der Iron Curtain Trail pro Jahr mit 1 Million Urlaubsreisen und 5,3 Millionen Tagesausflügen direkte Einnahmen (direkte Ausgaben durch Urlaubsreisende und Tagesausflügler) von insgesamt 521 Millionen EUR erwirtschaften wird.** Der gesamte Streckenverlauf wurde auf 8 903 km geschätzt.

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 37 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, sondern auch von der touristischen Infrastruktur, der Anzahl der Radfahrern, die das Rad als tägliches Transportmittel nutzen, und der Bevölkerungsdichte ab.**

Abbildung 37: Streckenlänge, Dauer der Reise und Einnahmen gemäß den Schätzungen für den Iron Curtain Trail



5.4. Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel

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

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

Die einzige Einschränkung auf dieser Strecke besteht in den beschränkten Verkehrsverbindungen vom Norden und Nordosten Finnlands zum 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 Fäh- und Busverbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten zwar verfügbar, doch ist es notwendig, auf Radfahrer zugeschnittene Angebotspakete zu schnüren.

5.5. 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. Gerling, 2006, S. 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 – zusammenzubringen (siehe Engels u. Gerling, 2006). 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 5.3). Wir können nicht genau bestimmen, woher diese Nachfrage kommt. Ein Teil davon entfällt auf das Inland, ein erheblicher Teil wird jedoch durch die wichtigsten Quellenmärkte für Fahrradtourismus generiert: Deutschland, die Niederlande und Dänemark. 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 die folgenden 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 1 392 Kilometern betragen würde; bei inländischen Nutzern würde die Entfernung 600 Kilometer betragen. Es ist klar, dass der Durchschnitt letztendlich irgendwo zwischen diesen beiden Schätzungen liegen dürfte. Dies entspricht durchaus dem umweltfreundlichen Gesamtdurchschnitt von 1 146 Kilometern für den Fahrradtourismus insgesamt (siehe Punkt 2.5.4).

5.6. 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.



5.7. 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.
- Der ICT ermöglicht es, viele relativ unberührte Teile Europas zu entdecken.
- Er hat einen Förderer 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 Bezug auf die Beherbergung).
- Es gibt in Europa zahlreiche miteinander konkurrierende Projekte für nachhaltigen Tourismus.
- Fehlende grenzüberschreitende Zugreisemöglichkeiten.

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 Zusammenhang 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“).

Gefahren

- Förderung kombinierter Flug- und Radreiseangebote, um den Zugang zu den abgelegeneren Abschnitten der Strecke zu gewährleisten.

5.8. 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. Die Strecke wurde begutachtet und es gibt eine Reihe von interessierten Parteien, die sie in ihrer Gesamtheit fördern möchten. Die Verankerung in der Fahrradbewegung ist in den frühen Stadien von Bedeutung. Wenn der ICT als Teil des EuroVelo-Netzes entwickelt wird, könnte er für 1 Million Urlaubsreisen und 5,3 Millionen Tagesausflüge sorgen. Dadurch würden direkte Einnahmen in Höhe von insgesamt 521 Millionen EUR erwirtschaftet (direkte Ausgaben durch die Urlauber). Der gesamte Streckenverlauf wird auf über 10 400 km geschätzt.



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. Im Bericht wird angegeben, dass es die beiden folgenden dauerhaften großen Hauptantriebe für Fahrradurlaube gibt: Der Wunsch nach einer gesunden Lebensführung und das Interesse an Landschaft und Umweltschutz. **Zehn 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 dieser Forschungsarbeit 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. In der Analyse wurden die folgenden drei Zielsetzungen verfolgt:

- Ermittlung des aktuellen Ausmaßes und Umfangs des Fahrradtourismus in Europa,
- Beurteilung des Ausmaßes, in dem EuroVelo zu einem nachhaltigen Fremdenverkehrsnetz in ganz Europa ausgebaut werden kann,
- 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

Es gibt derzeit keine genauen Statistiken über den Fahrradtourismus auf europäischer Ebene. Aus diesem Grund haben die Wissenschaftler die Daten ausgewertet, die prüffähig und für eine Analyse verfügbar waren.

In einigen Ländern stehen Daten zu Fahrradtouristen und Tagesausflüglern zur Verfügung. Auf dieser Grundlage wurde ein Nachfragemodell entwickelt und eine Schätzung der Ausgaben vorgenommen. Dieser Ansatz unterliegt jedoch einigen Einschränkungen. So sind die Zahlenangaben „pauschalisiert“ worden und in einigen Ländern kam es zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Fakten, während es in anderen Ländern zu einer entsprechenden Überschätzung kommt. Dennoch liefern die Zahlen einen Hinweis auf den Umfang des Fahrradtourismus in Europa. **Die Schätzungen sehen wie folgt aus:**

- **2 300 Millionen Tagesausflüge mit dem Fahrrad pro Jahr,**
- **20 Millionen Urlaubsreisen mit dem Fahrrad pro Jahr,**
- **44 Milliarden EUR Umsatz pro Jahr, von denen 9 Milliarden EUR aus Fahrradurlaubsreisen stammen.**

Dies entspricht insgesamt 1 019 Millionen Urlaubsreisen mit Übernachtung (internationale Reisen und Inlandsreisen) in einem Wert 312 Milliarden EUR für die EU27-Länder 2011. Der Anteil von Auslandsreisen beträgt dabei 24 % und machte insgesamt 55 % der Ausgaben von Touristen aus (Demunter u. Dimitrakopoulou, 2012). Diese Zahlenangaben können

nicht komplett mit den Schätzungen für den Fahrradtourismus verglichen werden, da sie nur für die EU27-Länder gelten und auch Reisen außerhalb Europas mit eingeschlossen werden³⁶.

Die geschätzte (potenzielle) Bruttowertschöpfung durch das EuroVelo-Netz (bei Fertigstellung) sieht wie folgt aus:

- **14,5 Millionen Radfahrer mit Übernachtung,**
- **Bruttogesamteinnahmen aus dem Fahrradtourismus mit Übernachtung in Höhe von 6,4 Milliarden EUR,**
- **46 Millionen Tagesausflüge,**
- **Direkteinnahmen aus diesen Tagesausflügen in Höhe von 0,7 Milliarden EUR,**
- **Insgesamt 7 Milliarden EUR Direkteinnahmen.**

Ferner liegt die **potenzielle Wertschöpfung durch den Iron Curtain Trail bei folgenden Werten:**

- **1 Million Urlauber,**
- **Bruttogesamteinnahmen aus dem Tourismus in Höhe von 440 Millionen EUR,**
- **5,3 Millionen Tagesausflüge,**
- **Direkte Einnahmen in Höhe von 81 Millionen Euro aus Tagesausflügen,**
- **Insgesamt 521 Millionen EUR Direkteinnahmen.**

Eine Präzisierung dieser Zahlen wird möglich sein, wenn in mehreren Ländern Daten systematisch erhoben werden, um einen systematischen Vergleich zu gewährleisten. Dies wäre sicherlich im Hinblick auf das EuroVelo-Netz möglich. 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: Es gibt Anzeichen dafür, dass der Fahrradtourismus in Frankreich, Deutschland und Skandinavien im Wachstum begriffen ist. Und 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.

³⁶ Die Zahlenangaben von Figures from Peeters u. anderen (2007a) liefern einen Einblick in diese Problematik. So kamen sie für das Jahr 2000 auf eine Gesamtsumme von 875 Millionen Urlaubsreisen (Aus- und Inland) für die EU25-Länder, von denen 61 % auf das Inland entfielen, 29 % innerhalb der EU25 und 4 % außerhalb der EU25 unternommen wurden und 6 % in andere Länder führten.

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. **Die folgenden drei Kernfaktoren sind diesbezüglich unabdingbar:**

- **Sichere und durchgängige Strecken,**
- **eine ansprechende Landschaft sowie fahrradfreundliche Dörfer und Städte auf dem Weg,**
- **eine eindeutige und zuverlässige Beschilderung und Übersetzung.**

Die folgenden anderen Faktoren spielen bei der Wahl der Strecke oder der Entscheidung, mit dem Rad zu verreisen zwar eine untergeordnete Rolle, sind jedoch für den Tourismus insgesamt von entscheidender Bedeutung: Die Qualität der Beherbergungs- und Bewirtungseinrichtungen unterwegs, Serviceeinrichtungen und angemessene Informationen.

Fahrradtouristen werden durch ein Zusammenspiel verschiedener 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 Beförderungs- 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 sich für Investitionen im Bereich Fahrradtourismus eingesetzt haben. Jedoch fehlen diesen Organisationen angesichts des Umstands, dass Umfragedaten in Bezug auf Fahrradtouristen nicht immer leicht verfügbar sind, die Belege, um mehr Mittel zu fordern.

Viele Verkehrs- und Tourismusunternehmen haben den Fahrradtourismus ebenfalls stiefmütterlich behandelt. Dies gilt vor allem für Beförderung von Fahrradtouristen an ihre

Reiseziele. Beispielsweise ergab unsere Untersuchung der Fährunternehmen, dass die meisten von ihnen zwar Fahrräder befördern und nur geringe Gebühren dafür verlangen. Allerdings wird dies von ihnen nur selten entsprechend vermarktet. Viele Bahnunternehmen in Europa zeigen sich zwar begrenzt bereit, Fahrräder zu befördern, aber tun dies hauptsächlich 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 haben die Kapazität zum Transport von zehn oder mehr Fahrrädern. Besonders die internationalen Bahnverbindungen mit erlaubter Fahrradmitnahme wurden durch diese Erweiterung des CNL-Netzes verbessert und die durch Treinreiswinkel gewonnenen Daten zeigen, dass dies einen positiven Effekt hatte (Das Zugreisebüro, siehe Abschnitt 0). Dies hat zu einer Zunahme der internationalen Fahrradticketverkäufe um über 60 Prozent im Jahr 2008, dem ersten vollen Betriebsjahr, geführt. Und es deutet darauf hin, dass Radfahrer auf Investitionen in die Verbesserung der Fahrradbeförderungskapazitäten reagieren. Und schließlich werden die französischen TGV-Züge überholt und innerhalb des nächsten Jahrzehnts über Kapazitäten zur Fahrradbeförderung verfügen, was ein beachtliches Potential bedeutet.

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. 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. 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 eines Anwachsens des gegenwärtigen Anteils von Fernreisen mit dem Fahrrad (>300 km im Luftverkehr) dahinschmelzen, auch wenn der prozentuale Anstieg gering ist. Wenn dieser Prozentsatz einen Anteil von 7 % aller Reisen (von deutschen Touristen) ausmacht, 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 zugute kommt.**

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 Marktanteile zu gewinnen, müssen die Synergien zwischen beiden erforscht werden.

Das Ausgabenniveau von Fahrradtouristen ähnelt dem 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. Der Aufbau eines Netzes, das europaweit einen einheitlichen Standard und vielfältige Möglichkeiten hinsichtlich der Reiseziele bietet, birgt ein enormes 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 Tourismuskärgen 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 Potential des Iron Curtain Trails

Der Iron Curtain Trail stützt sich auf die folgenden beiden starken 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.

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):

- Der EuroVelo 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 Fonds für 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 Politik für nachhaltigen Tourismus der GD Unternehmen und Industrie (DG ENTR) (Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 2006) muss ein Projekt

entwickeln, das den Fokus auf EuroVelo als 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 zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) (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.

6.8. Grundlegende Empfehlungen

In der Studie von 2009 sind sechs Empfehlungen ausgesprochen worden. Einigen ist mit Maßnahmen begegnet worden, die im Folgenden beschrieben werden.

1. Einbeziehung von EuroVelo in das TEN-V-Programm

EuroVelo ist ein nachhaltiges europaweites Verkehrsnetz und muss vor diesem Hintergrund Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes 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-V-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 CO₂-Emissionen betrachtet werden, wodurch es dem TEN-Programm insgesamt einen zusätzlichen Nutzen verschaffen würde.

Im November 2011 hat der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments dafür gestimmt, EuroVelo in das TEN-V-Netz zu integrieren. Im Dezember 2011 hat das Plenum des europäischen Parlaments in einer nicht legislativen Maßnahme diese Abstimmung über das Weißbuch über Transport der Europäischen Kommission bestätigt³⁷ (EP, 2011). Es wird darauf hingewiesen, dass diese Resolution von der Kommission nicht berücksichtigt worden ist: In ihrem Vorschlag für eine Regulierung

³⁷ P7_TA(2011)0584 (Punkt 11).

der Unionsrichtlinie für die Entwicklung von TEN-V³⁸ (der derzeit zur Debatte steht und der im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens angenommen werden muss) ist kein Verweis auf EuroVelo oder den Radtourismus enthalten.

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. Die Marke EuroVelo könnte sehr leicht für hochwertige grenzübergreifende Radwege weiter entwickelt werden. 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 MOVE für die Koordinierung des Infrastrukturausbaus 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 Europäischen Strukturfonds ESF.

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

Die Überwachungs- und Erfassungskonzepte 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 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. Ernennung einer Person durch die EU, die für die Förderung des Radfahrens zuständig ist

Das Radfahren, sowohl als Freizeitaktivität als auch als alltägliche Transportmethode, erfreut sich einer immer größeren Beliebtheit. Die Vorteile der Förderung des Radfahrens in Bezug auf Gesundheit, verbesserte soziale Inklusion, reduzierte Kohlenstoffemissionen und weniger Staus sowie der wirtschaftliche Gewinn werden allgemein anerkannt. So werden von vielen Mitgliedstaaten bereits entsprechende politische Strategien eingeführt und für verbesserte Bedingungen für Radfahrer gesorgt, um in den Genuss einiger dieser Vorteile zu kommen. Die Anzahl der Städte in Europa und auf der ganzen Welt, die irgendeine Form von „bike sharing“ eingeführt haben, ist exponentiell gestiegen. Die Entwicklung des Radfahrens ist von der EU durch eine Vielzahl an Initiativen unterstützt worden. In jedem

³⁸ KOM(2011) 650/2.

Einzelfall hat die Generaldirektion jedoch stets nur eine bestimmte Maßnahme gefördert, mit dem Schwerpunkt auf dem jeweiligen Verantwortungsbereich. Da diese Initiativen weiterhin Bestand haben, ist es wahrscheinlich, dass es zwischen ihnen zu wachsenden Überschneidungen kommen wird. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll, wenn innerhalb der Kommission einer Person die Leitung für das Thema Radfahren übergeben würde. Auf diese Weise könnten die Maßnahmen für die weitere Entwicklung des Radfahrens besser koordiniert werden.

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. Der Iron Curtain Trail sollte weiter ausgebaut werden

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 Steckenausbaus 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 ESF und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert werden.

Durch jüngste Projekte, die sich auf die Entwicklung des ICT konzentrierten, sind wichtige Managementstrukturen geschaffen worden, die die weitere Arbeit in Richtung Fertigstellung der Strecke vorantreiben werden. Während einige der in der SWOT-Analyse von 2009 ermittelten anfänglichen Schwachpunkte noch nicht behoben wurden, sind doch die meisten der Gefahren mittlerweile durch diese Strukturen behoben oder reduziert worden. Es ist nun an der Zeit, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu nutzen, um seine langfristige Entwicklung zu unterstützen.

BIBLIOGRAPHY

- ADFC. (2001). ADFC Radreiseanalyse 2001. Berlin, Germany: ADFC.
- ADFC. (2003). ADFC Radreiseanalyse 2003. Berlin, Germany: ADFC.
- Altermodal. (2007). 2006 survey of traffic and economic impact along EuroVelo 6. Chambery: Altermodal.
- Amber Trail Greenways. (2008a). Historical Background Retrieved 09/01/2009, from <http://www.ambertrail.info/historical-background.html>.
- Amber Trail Greenways. (2008b). Travel On The Amber Trail Retrieved 09/01/2009, from <http://www.ambertrail.info/travel-on-the-amber-trail.html>.
- Amber Trail Greenways. (2008c). What Is The Amber Trail Retrieved 09/01/2009, from <http://www.ambertrail.info/what-is-the-amber-trail.html>.
- Andersen, L. B., Schnohr, P., Schroll, M., & Hein, H. O. (2000). All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. *Archives of Internal Medicine*, 160(11), 1621-1628.
- ARGE Donau Österreich. (2011). Unterwegs entlang der Donau (press release). Linz, Austria: Oberösterreich Tourismus.
- Asken Ltd. (2004). PLANED. Multi-use routes in Pembrokeshire. Review of research. Kendal (UK): Asken Ltd.
- Aycart, C. (2004). Greenways, The Spanish experience; The Rever project. *Ingeniería y Territorio*, 69, 1-19.
- Bassett Jr., D. R., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D. L., & Crouter, S. E. (2008). Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of Physical Activity and Health*, 5, 795-814.
- Baumgartner, C. (2010a). The Iron Curtain Trail Awareness-raising Workshop for Austria, Croatia, Czech Republic, Germany, Hungary, Slovakia and Slovenia. 9th December 2009, Sopron, Hungary, Liszt Ferenc Conference Centre. Report. Brussels, Belgium: European Commission, DG Enterprise and Industry.
- Baumgartner, C. (2010b). The Iron Curtain Trail Awareness-raising Workshop for Estonia, Finland, Latvia, Lithuania, Poland and Norway. 19th November 2009, Warsaw, Poland, Hotel Sofitel Victoria. Report. Brussels, Belgium: European Commission, DG Enterprise and Industry.
- Baumgartner, C. (2010c). The Iron Curtain Trail Concluding Awareness-raising Workshop with special focus on South-Eastern European countries. 16th March 2010, Sofia, Bulgaria, Holiday Inn Sofia. Report. Brussels, Belgium: European Commission, DG Enterprise and Industry.
- Bennett, R. M., Tranter, R. B., & Blaney, R. J. P. (2003). 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), 659-671.
- Berlin House of Representatives. (2004). Radverkehrsstrategie für Berlin. Drucksache 15/ 3360. Berlin, Germany: Abgeordnetenhaus Berlin.
- Berlin Senate Chancellery. (2009). Berlin Wall Trail Retrieved 21.1.2009, from <http://www.berlin.de/>.

- Bernhofer, F., & Miglbauer, E. (2008). Donau Radweg – 25 Jahre Erfahrungen und Zukunftsperspektiven. Paper presented at the EUROBIKE 2008, Friedrichshafen, Germany.
- Beroud, B., Clavel, R., & Le Vine, S. (2010). Perspectives on the growing market for public bicycles: Focus on France and the United Kingdom. Paper presented at the European Transport Conference, Glasgow, UK.
- Biermann, A., & Weber, T. (2012). Evaluation des Fahrradtourismus am RuhrtalRadweg: Wirtschaftliche Effekte eines flussbegleitenden Radfernwegs. Paper presented at the ADFC-Fachveranstaltungsreihe auf der Internationalen Tourismus-Börse Berlin (ITB) 2012, Berlin, Germany.
- Bikesbelong. (2009). Trails DO lead to sales Retrieved January 2009, from www.bikesbelong.org/node/75.
- Blondel, B., Mispelon, C., & Ferguson, J. (2011). Cycle more often 2 cool down the planet! Quantifying CO2 savings of cycling. Brussels, Belgium: ECF.
- BMVBW (ed.). (2002a). FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin, Germany: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- BMVBW (ed.). (2002b). 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).
- BMWi (Ed.). (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Berlin, Germany: BMWi (Federal Ministry of Economics and Technology).
- BMWi. (2008). Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung: 16. Legislaturperiode. Berlin, Germany: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi).
- Bohnsack, J. (2009, 27.1.2009). [Bicycle transport on Scandlines ferries].
- Bord Failte. (1998). Perspectives on Irish Tourism. Dublin: Bord Failte.
- Bourgogne Tourisme. (2010). Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo. Dijon, France: Bourgogne Tourisme.
- Bowker, J. M., Bergstrom, J. C., & Gill, J. (2007). Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics*, 13(2), 241-260.
- Brall (Treinreiswinkel), H. (2012, 17.3.2012). [Update train and bicycle sales].
- Brown, E. (1997). The Economic Impact of the C2C Route.: Sunderland University.
- Brunt, P., & Courtney, P. (1999). Host perceptions of sociocultural Impacts. *Annals of Tourism Research*, 26(3), 493-515.
- Cavill, N., & Davies, A. (2007). Cycling & health: What's the evidence? London, UK: Cycling England.
- CBS. (2009). Vakanties van Nederlanders 2008. Voorburg/Heerlen, Netherlands: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Cole, D. N. (2002). Ecological impacts of wilderness recreation and management. In J. Hendee & C. Dawson (Eds.), *Wilderness management: stewardship and protection of resources and values* (pp. 425-463). Golden, CO: Fulcrum Publishing.
- Cole, D. N. (2004). Environmental Impacts of Outdoor Recreation in Wildlands. In M. Manfredo, J. Vaske, D. Field, P. Brown & B. Bruyere (Eds.), *Society and resource*

management: A summary of knowledge (pp. 107-116). Jefferson City, MO: Modern Litho.

- COLIBI, & COLIPED. (2011). European bicycle market. 2011 edition. Industry & market profile. Brussels, Belgium: COLIBI-COLIPED.
- Commission of the European Communities. (2001). White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: Office for official publications of the European Communities.
- Commission of the European Communities. (2006). A renewed EU Tourism Policy: Towards a stronger partnership for European Tourism: Commission of the European Communities.
- Commission of the European Communities. (2007). Limiting global climate change to 2 degrees Celsius. The way ahead for 2020 and beyond: Commission of the European Communities.
- Cope, A., Downward, P., & Lumsdon, L. (2004). Monitoring long distance trails: The North Sea Cycle Route. *Journal of Transport Geography*, 12(1), 13-22.
- Cramer, M. (2007). Deutsch-Deutscher-Radweg. Iron Curtain Trail: Am grünen Band von der Ostsee bis zur tschechischen Grenze. Rodingersdorf, Austria: Esterbauer.
- Cramer, M. (2008a). German-German border trail. The Iron Curtain Trail. Along the "Green Belt" from the Baltic to the Czech border. Rodingersdorf, Austria: Esterbauer.
- Cramer, M. (2008b). Handreichung zur Potsdamer Pressekonferenz zum Berliner Mauerradweg. 30.06.2008: aktuelle Fortschritte und die weiteren notwendigen Schritte Retrieved 21.1.2009, from http://www.michael-cramer.eu/berliner_mauerweg/1455754.html.
- Cramer, M. (2008c). Iron Curtain Trail (map). A ride through European history. Brussels: The Greens/EFA.
- CY.RO.N.MED. (2007). Progetto CY.RO.N.MED. (Project CY.RO.N.MED.) Retrieved 14/01/2009, from http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080416100841_959.pdf.
- CY.RO.N.MED. (2008). Cycle Routes in Greece: Southern Part Retrieved 14/01/2009.
- CY.RO.N.MED. (2009a). Activity Retrieved 14/01/2009, from <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=activity>.
- CY.RO.N.MED. (2009b). Archimed Retrieved 14/02/2009, from http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080515144818_283.pdf.
- CY.RO.N.MED. (2009c). Partners Retrieved 14/01/2009, from <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=partners>.
- CY.RO.N.MED. (2009d). The Project Retrieved 14/01/2009, from <http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=project>.
- CzechMobil team. (2012). Cyklo a in-line průzkum: Summary Czech cycle (and inline skate) user online survey August-September 2011. Prague, Czech Rep.: CzechMobil team/CzechTourism.
- Danzi, M. (2006). Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union. Brussels, Belgium: ECF.

- David, L., & Baros, Z. (2007). Impacts of tourism and sport activities on the surface of the Earth: An Anthropogenic Geomorphological Approach. *e-Terra, Revista electrónica de ciencias da Terra Geosciences*, 4(1), 1-20.
- DB. (2011, 9-5-2011). Grünes Licht für den modernsten Zug der Welt - ICx setzt neue Maßstäbe im Fernverkehr Retrieved 22-2-2012, from http://www.deutschebahn.com/de/hidden_rss/pi_rss/2232712/h20110509.html.
- DB. (2012). Mit dem City Night Line in Richtung Radurlaub. Retrieved 21-2-2012, from http://www.citynightline.de/citynightline/view/de/info_buchung/fahrradmitnahme.shtml
- de Bruijn, K., Dirven, R., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2008). Reizen op grote voet 2005. De milieubelasting van vakanties van Nederlanders. Een pilot-project in samenwerking met NBTC-NIPO Research NHTV Expert Series (Vol. 6). Breda: NHTV University for Applied Sciences.
- Demunter, C., & Dimitrakopoulou, C. (2012). *Statistics in Focus*, 28/2012 "Tourism in Europe: Results for 2011": Eurostat.
- DG Enterprise and Industry. (2012a). Tourism: Implementation in 2009 (First year) Retrieved 16-2-2012, from http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/year-1/index_en.htm.
- DG Enterprise and Industry. (2012b). Tourism: Implementation in 2010 (Second year) Retrieved 16-2-2012, from http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/year-2/index_en.htm.
- DG Enterprise and Industry. (2012c). Tourism: Implementation in 2011 (Third year) Retrieved 16-2-2012, from http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/year-3/index_en.htm.
- Dohmen, R., Tiffe, A., Dürhager, U., Borsbach, K., Funke, R., & Kollbach, K. (2011). Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen. Potsdam, Germany: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH.
- Downward, P., & Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6(1), 50-60.
- Downward, P., & Sustrans. (2007). *The Economic Impact of Cycle Tourism in the North East of England: Final Draft Report*, February 2007. UK: Institute of Transport and Tourism.
- Downward, P., Lumsdon, L., & Weston, R. (2009). Visitor Expenditure: The Case of Cycle Recreation and Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 25 - 42.
- DTV. (2008). Radfernwege für Jedermann: Bundesregierung und Deutscher Tourismusverband starten Pilotprojekt zur Stärkung des Fahrradtourismus in Deutschland. Press release 16.10.2008. Retrieved from http://www.deutschertourismusverband.de/index.php?news_id=280&pageId=96&startId=0&show_year=2008.
- dwif-Consulting. (2004). Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse. Schwerin, Germany: Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern.
- dwif-Consulting. (2005). *Tourismusbarometer Saarland - Jahresbericht 2005*. Saarbrücken, Germany: Sparkassenverband Saar & Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes.
- dwif-Consulting. (2007). *Wertschöpfung durch Radtouristen in Niederösterreich*. Munich, Germany: dwif-Consulting.

- EC DG Energy and Transport. (2003). European Union Energy & Transport in figures 2003. Brussels, Belgium: European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
- EC DG ENTR. (2012). EU tourism policy Retrieved 1-3-2012, from http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/promoting-eu-tourism/tourism-policy/index_en.htm.
- EC. (2010) Europa – wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus. KOM(2010) 352 endgültig. Brüssel, Belgien: Europäische Kommission.
- EC. (2011). White Paper: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. KOM(2011) 144 endgültig. Brüssel, Belgien: Europäische Kommission.
- ECF. (2009, 14.01.2009). Danube Bicycle Tour - June 2009 Retrieved 27.1.2009, from http://www.ecf.com/3426_1.
- ECORYS. (2009). Study on the Competitiveness of the EU tourism industry - with specific focus on the accommodation and tour operator & travel agent industries. Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies – ENTR/06/054. Rotterdam, Netherlands: ECORYS SCS Group.
- Eijgelaar, E. (2010). The Iron Curtain Trail as a EuroVelo route – strengths and weaknesses: Results from the EuroVelo study. Paper presented at the Presentation at The Iron Curtain Trail concluding awareness-raising workshop with special focus on South-Eastern European countries, Sofia, Bulgaria.
- Engels, B., & Gerling, T. (2006). Sustainable tourism – a development option for the Green Belt? In A. Terry, K. Ullrich & U. Riecken (Eds.), *The Green Belt of Europe: from vision to reality* (pp. 165-180). Gland, Switzerland: IUCN.
- EP. (2009). P6_TA(2009)0258. Die künftige TEN-V-Politik (Grünbuch). Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)). Brüssel, Belgien: Europäisches Parlament.
- EP. (2011). P7_TA-PROV(2011)0584. Einheitlicher europäischer Verkehrsraum. Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (2011/2096(INI))“. Brüssel, Belgien: Europäisches Parlament.
- ETI. (2007). Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz. Trier, Germany: Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH.
- Euromonitor. (2007). WTM Global Trends Report. London: Euromonitor.
- European Cyclists' Federation. (2008). The ECF EuroVelo map. The European cycle network. Brussels/Hohenwart: Galli Verlag+Vertrieb GmbH.
- European Greenways Association. (2004). (2003) The European Greenways good practice guide. Namur: EGA.
- Eurostat. (2008). Eurostat data navigation tree Retrieved 11-02-2008, from <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.
- F.U.R. (2008). The 38th Reiseanalyse RA 2008: First results ITB 2008, Berlin. Kiel, Germany: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.

- Fietsplatform. (2004). Informatie onderzoek LF-routes. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2009a). Informatie onderzoek LF-routes. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2009b). Zicht op Nederland Fietsland 2009. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2012). Fietsrecreatiemonitor: Fietsfeiten mei 2012. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- First Elements Euroconsultants Ltd. (2007). EXECUTIVE SUMMARY Feasibility Study concerning the System for the Sustainable Organisation and Management of the Cyprus Network of Cycle Routes Retrieved 14/01/2009, from http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20080926160634_632.pdf.
- Flierl, T. (2006). Gesamtkonzept zur Erinnerung an die Berliner Mauer: Dokumentation, Information und Gedenken. Berlin, Germany: Mayor of Berlin - Senat office - Cultural affairs.
- Forster, P. M. d. F., Shine, K. P., & Stuber, N. (2006). It is premature to include non-CO2 effects of aviation in emission trading schemes. *Atmospheric Environment*, 40(6), 1117-1121.
- Forster, P. M. d. F., Shine, K. P., & Stuber, N. (2007). Corrigendum to "It is premature to include non-CO2 effects of aviation in emission trading schemes" [*Atmos. Environ.* 40(2006) 117-1121]. *Atmospheric Environment*, 41, 3941.
- General Register Office for Scotland. (2008). Mid-2007 population estimates Scotland. Population estimates by sex, age and administrative area.
- Giebeler, B., & Froitzheim, T. (2008). Die ADFC-Radreiseanalyse 2008. 9. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt. Internationale Tourismus-Börse Berlin, März 2008. Retrieved from http://www.adfc.de/files/2/194/242/ADFC-Radreiseanalyse_2008-2.pdf.
- Giebeler, B., & Froitzheim, T. (2012). Die ADFC-Radreiseanalyse 2012. 13. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt Internationale Tourismus-Börse Berlin. Berlin, Germany: ADFC.
- Graßl, H., & Brockhagen, D. (2007). Climate forcing of aviation emissions in high altitudes and comparison of metrics Retrieved 10-11-2008, 2008, from http://www.mpimet.mpg.de/fileadmin/download/Grassl_Brockhagen.pdf.
- Greenwood, C., & Yeoman, I. (2006). Forecast for Cycle Tourism in Scotland to 2015. Edinburgh, UK: Visit Scotland.
- Grimshaw, J. Q. c. I. M. J. W. e. (1998). A strategic Environmental Assessment of the National Cycle Network (pp. 28). Cheddar: Michael J. Woods and Associates.
- GTZ. (2009). About us Retrieved 24.1.2009, from <http://www.danube-info.org/donau.php?pg=1&lg=ge&mn=1>.
- Gutbub, M. (2007a). Veloland Schweiz: Auswertung der Kundenfeedbacks von Veloland-Reisenden im Jahr 2006. Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Gutbub, M. (2007b). Veloland Schweiz: Resultate der Umfrage bei den gastgewerblichen Partnerbetrieben 2006. Erhebung zur velotouristischen Nachfrage im Gastgewerbe. Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.

- Hartig, T. (2006). Using Greenways to amplify the health benefits of physical activity. Paper presented at the Technical Conference Greenways in Europe, Girona.
- Hendriksen, I., & van Gijlswijk, R. (2010). Fietsen is groen, gezond en voordelig. Leiden, Netherlands: TNO.
- Hochpustertal. (2009). Take a holiday from your car! Retrieved 22-01-2009, 2009, from <http://www.hochpustertal.info/index.php?id=1202&L=1>.
- Houtstra, F. (2009, 13-02-2009). [Interview Fietsvakantiewinkel].
- Ickert, L., & Rikus, S. (2008). Veloland Schweiz 2007: Methodik und Ergebnisse der Velo-Zählanlagen. Basel, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Ickert, L., Rommerskirchen, S., & Weyand, E. (2005). Veloland Schweiz: Ergebnis-Band zur Gästebefragung. Zählung und Befragung 2004. Basel, Switzerland: ProgTrans AG.
- ift. (2008). Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg. Potsdam, Germany: ift Freizeit- und Tourismusberatung.
- Institute of Transport and Tourism. (2007). Economic impact of cycle tourism in the North East of England. Preston: ITT.
- Keeling, A. (1999). Cycle tourism (Vol. Information pack TT 21). Bristol, UK: Sustrans.
- Kelly, B. (2006). Heritage and Greenways: Principles and case studies. Paper presented at the Technical Conference Greenways in Europe, Girona.
- Kormann (SBB), R. (2012, 22-2-2012). [Bicycle transport SBB].
- Koucky, M. (2007). Cykelturismen i Europa. Sweden: Koucky & Partners AB.
- Krieger, C., & Baum, C. (2011). Market Analysis Report on the Rhine Cycle Route. Kleve, Germany: Euregio Rhein-Waal.
- Kropinova, E. (2006). Will tourism become "pole of growth" of the Kaliningrad economy? Expert Article 74. Baltic Rim Economies, Bimonthly Review, 6, 12.
- Lange, K. (2008). Gegen das Vergessen Retrieved 22.1.2009, from http://www.klimatour.de/interview_mauer.html.
- Larsen, J. E. (2007). Bedre Cykelruter. Copenhagen: De Frie Fugle.
- Lelonek, I. (2011). The EU Tourism Policy and cycling tourism. Paper presented at the Workshop on the Future of the European Cycle Route Network and the Inauguration of the New EuroVelo Routes: Iron Curtain Trail – EV13 and Rhein Route - EV15, Brussels, Belgium.
- Limbert & Matijasevic (GTZ) (2009, 23.1.2009). [Cycle route development in Serbia].
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: A sustainable tourism development model. Journal of Sustainable Tourism, 8(4), 1-17.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism – A model for sustainable development? Journal of sustainable tourism, 8(5), 361-377.
- Lumsdon, L. M. (1999). EuroVelo The Market for Cycle Tourism: Brussels: EuroVelo.
- Lumsdon, L., & Page, S. J. (2004). Progress in transport and tourism research: reformulating the transport-tourism interface and future research agendas. In L. Lumsdon & S. J. Page (Eds.), Tourism and Transport. Issues and agenda for the new millennium (First Edition ed., pp. 1-27). Amsterdam: Elsevier.

- Lumsdon, L., Downard, P., & Cope, A. (2004). Monitoring of cycle tourism on long distance trails: the North Sea Cycle Route. *Journal of Transport Geography*, 12(1), 13-22.
- Mabelis, A. A., van der Windt, N. P., & de Boer, T. A. (2001). Ecologische effecten van een aantal tracés voor een wandelpad en een fietspad tussen Zeist, Utrecht en Bunnik. Wageningen: Alterra.
- Manning, R., Valliere, W., Minter, B., Wang, B., & Jacobi, C. (2000). Crowding in Parks and Outdoor Recreation: A Theoretical, Empirical, and Managerial Analysis. *Journal of park and recreation administration*, 18(4), 57-72.
- MANOVA. (2007). Radfahrer-Befragung 2006: Niederösterreichische Haupt-Radrouten. Vienna, Austria: MANOVA.
- Maschke, J. (2005). Tagesreisen der Deutschen. Grundlagenuntersuchung. München, Germany: dwif.
- Matijasevic (GIZ) (2012, 5.4.2012). [Cycle tourism figures from Serbia].
- Mercat, N. (2009). Spécial économie du vélo. Étude complète. Paris, France: ATOUT FRANCE.
- Miglbauer, E. (2012). Der Klassiker: 25 Jahre Donau-Radweg. In A. Dreyer, R. Mühlnickel & E. Miglbauer (Eds.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven* (pp. 183-191). München, Germany: Oldenbourg Verlag.
- Miglbauer, E., Pfaffenbichler, P. C., & Feilmayr, W. (2009). Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren: Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich. Vienna, Austria: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.
- Millington, K. (2009). *Cycling Holidays: Mintel Oxygen*.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, & Fietsberaad. (2009). *Cycling in The Netherlands*. The Hague, Netherlands: Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport / Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy).
- Ministerio de Industria Turismo y Comercio, S. d. T. (2007). *Creación del producto cicloturismo en Vias Verdes*: Ministerio de Industria Turismo y Comercio, Madrid.
- Mintel. (2003). *Cycling Holidays in Europe - Europe - December 2003*. Retrieved from http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic/my_reports/display/id=24494&anchor=atom#atom0.
- Mintel. (2007). *Cycling Holidays - UK - July 2007*. Retrieved from http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic//display/&id=219264.
- Mintel. (2009). *Coach Holidays*. Retrieved from http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic/my_reports/display/id=227734&anchor=atom#atom0.
- Møller Munch, D. (2009). *Cykelturismens økonomiske betydning - for Danmark 2008*. Copenhagen, Denmark: Aktiv Danmark.
- Møller Munch, D. (2010). *Cycling Tourism in Denmark*. Paper presented at the Velo-City Global, Copenhagen, Denmark.
- Mourek, D. (2006). *Greenways and nature interpretation, examples from Central and Eastern Europe*. Paper presented at the Technical Conference Greenways in Europe, Girona.

- Münch, W. (2011). Future of Regional Policy and support for cycling infrastructure. Paper presented at the Workshop on the Future of the European Cycle Route Network and the Inauguration of the New EuroVelo Routes: Iron Curtain Trail – EV13 and Rhein Route - EV15, Brussels, Belgium.
- ÖBB. (2009). Rad- & Bahn-Packages der einzelnen Tourismusregionen Retrieved 22-01-2009, 2009, from http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_in_den_Bundeslaendern/Kaernten/Angebote_und_Pr_одукte/Bahn_Rad_in_Kaernten/index.jsp
- Öhlschläger, K. (2007). Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Working Paper On Management in Environmental Planning 021/2007 Working Paper On Management in Environmental Planning (Vol. 021/2007). Berlin, Germany: TU Berlin.
- Olive, N. D., & Marion, J. L. (2009). The influence of use-related, environmental, and managerial factors on soil loss from recreational trails. *Journal of Environmental Management*, 90(3), 1483-1493.
- Parker, K. (1998). *The Impact of the National Cycle Network on surrounding land uses* Bristol: University of West of England.
- Parry, M., Lowe, J., & Hanson, C. (2008). The consequences of delayed action on Climate change Retrieved 21-01-2009, 2009, from www3.imperial.ac.uk/pls/portallive/docs/1/53345696.PDF
- Peeters, P. M., Gössling, S., & Becken, S. (2006). Innovation towards tourism sustainability: climate change and aviation. *Journal of Innovation and Sustainable Development*, 1(3), 184-200.
- Peeters, P. M., van Egmond, T., & Visser, N. (2004). *European tourism, transport and environment. Final Version*. Breda: NHTV CSTT.
- Peeters, P., & Schouten, F. (2006). Reducing the ecological footprint of inbound tourism and transport to Amsterdam. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 157-171.
- Peeters, P., Williams, V., & Gössling, S. (2007). Air transport greenhouse gas emissions. In P. M. Peeters (Ed.), *Tourism and climate change mitigation. Methods, greenhouse gas reductions and policies* (Vol. AC 6, pp. 29-50). Breda: NHTV.
- Peters, U. (2012a, 11.4.2012). [Projekt Elberadweg].
- Peters, U. (2012b). *Radfahrerstatistik Elberadweg 2001-2011*. Magdeburg, Germany: Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.
- PGV/plan&rat. (2007). *Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht*. Hannover, Germany: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2007). At the frontiers of cycling: policy innovations in The Netherlands, Denmark, and Germany. *World Transport Policy & Practice*, 13(3), 9-56.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Quack, H.-D., & Hallerbach, B. (2012). Fallbeispiel: Wertschöpfung im Radtourismus am Beispiel von Rheinland-Pfalz. In A. Dreyer, R. Mühlnickel & E. Miglbauer (Eds.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven* (pp. 138-145). München, Germany: Oldenbourg Verlag.
- R. Marti (SBB) (9.1.2009, 9-1-2009). [Bicycle transport SBB].
- R. Polenz (FAR) (15-1-2009). [Green Belt Cycle Tour].

- Ramböll. (2010). *Cykelturism på Öland: en studie av det ekonomiska värdet av Ölands cykelturism*. Kalmar, Sweden: Regionförbundet i Kalmar län, Ölands kommunförbund, Trafikverket.
- Région Centre. (2007a). *Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6: Région Centre*.
- Région Centre. (2007b). *Enquête de fréquentation et d'impact économique 2006. EuroVelo 6: Région Centre*.
- Reiche, W. (2007, 24.5.2007). *Bed & Bike - the Accommodation most suitable for Cyclists - From the Idea to a successful Marketing Cooperation in Cycling Tourism*. Paper presented at the Velo-city 2007, Munich, Germany.
- Riecken, U., Ullrich, K., & Lang, A. (2006). *A vision for the Green Belt in Europe*. In A. Terry, K. Ullrich & U. Riecken (Eds.), *The Green Belt of Europe: from vision to reality* (pp. 3-10). Gland, Switzerland: IUCN.
- Rosac, J. (2009, 14/01/2009).
- Sausen, R., Isaksen, I., Grewe, V., Hauglustaine, D., Lee, D. S., Myhre, G., Zerefos, C. (2005). *Aviation radiative forcing in 2000: An update on IPCC (1999)*. *Meteorologische Zeitschrift*, 14(4), 555-561.
- Schafer, C. S., Lee, B. K., & Turner, S. (2000). *The tale of three greenway trails: user perceptions related to quality of life*. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 49, 163-178.
- Schneewolf, R., & Grimm, K. (2006). *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, Germany: KommunalData.
- Sforza, R. (2009, 16/01/2009).
- Simonsen, P. S., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling tourism*. Bornholm, Denmark: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.
- Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., & Gladin, E. (2008). *Climate change adaptation and mitigation in the tourism sector: frameworks, tools and practices*. Oxford: United Nations Environment Programme.
- SQW. (2007). *Valuing the benefits of cycling: a report to Cycling England*. London, UK: Cycling England.
- Statistical Office of the Republic of Serbia. (2009). *Statistical Yearbook of Serbia 2009*. Belgrade, Serbia: Statistical Office of the Republic of Serbia.
- Statistisches Bundesamt. (2008). *Tourismus in Zahlen 2007*. Wiesbaden, Germany: Statistisches Bundesamt.
- Stiftung Schweiz Mobil. (2008a). *Unsere Gäste sind Ihre Gäste! Hotellerie und Parahotellerie als starke Partner von SchweizMobil* Retrieved 14.1.2009, from <http://www.velodata.ch/cgi-bin/WebObjects/DocuManager.woa/2/wo/GcgJLZtG6q9nzIDmg8zwp0/3.0.20.19.1.0.1.3.0>
- Stiftung Schweiz Mobil. (2008b). *Zahlen SchweizMobil: Stiftung SchweizMobil*.
- Switzerland Mobility Foundation. (2008b). *Switzerland Mobility Organization: Partners, responsibilities, contacts* Retrieved 14.1.2009, from http://www.switzerlandmobility.org/en/pdf/Organigramm_CHM_e.pdf

-
- Switzerland Mobility Foundation. (2009). Organisation Retrieved 14.1.2009, from http://www.switzerlandmobility.org/en/index_en.html
 - SwitzerlandMobility Foundation. (2008a). Illustration of linking non-motorized traffic / public transport information on Internet Retrieved 14.1.2009, from <http://www.velodata.ch/cgi-bin/WebObjects/DocuManager.woa/2/wo/AaUmS9inAV6tWTrQbTmsSM/6.0.20.19.1.4.1.3.0>
 - SwitzerlandMobility Foundation. (2008c). SwitzerlandMobility: The network for non-motorized traffic, leisure and tourism. Bern, Switzerland: SwitzerlandMobility Foundation.
 - Tao, T. C. H., & Wall, G. (2009). Tourism as a sustainable livelihood strategy. *Tourism Management*, 30, 90-98.
 - Taylor, A. R., & Knight, R. L. (2003). Wildlife responses to recreation and associated visitor perceptions. *Ecological Applications*, 13(4), 951-963.
 - The Gallup Organization. (2007). Flash Eurobarometer 206b: Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Brussels, Belgium: European Commission.
 - The Gallup Organization. (2011). Flash Eurobarometer 312 "Future of transport". Brussels, Belgium: European Commission.
 - TMBLM (ed.). (2008). Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen. Erfurt, Germany: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM).
 - Topbicycle. (2008a). Amber Trail from Vienna to Krakow, from <http://www.topbicycle.com/BTWienKrakow.htm>
 - Topbicycle. (2008b). Amber Trail I. Bicycle tour: Budapest - Krakow, from <http://www.topbicycle.com/BTBudapestKrakow.htm>
 - Topbicycle. (2008c). Amber Trail: Mikulov - Cesky Tesin Retrieved 09/01/2009, from <http://www.topbicycle.com/BTCRMikulovCTesin.htm>
 - Topbicycle. (2008d). Itinerary Retrieved 09/01/2009, from <http://www.topbicycle.com/BTW-KItinerary.htm>
 - Tourism France Ministry. (2007). Mission nationale véloroutes et voies vertes, from http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/territo/rural/veloroutes/Bilan_perspectives_2007.jsp
 - Trasporti e Territorio. (2010). The promotion of cycling. Brussels, Belgium: European Parliament - Directorate-General for Internal Policies - Policy Department B: Structural and Cohesion Policies.
 - Trendscape. (2008a). Radreisen der Deutschen 2008. Cologne, Germany: Trendscape GbR.
 - Trendscape. (2008b). Radreisen der Deutschen 2008 (additional data tables).
 - Trendscape. (2010). Radreisen der Deutschen 2010. Cologne, Germany: Trendscape GbR.
 - U. Keutmann (DTV) (10.12.2008, 10-12-2008). [Cycle tourism marketing].
 - UNEP/WTO. (2005). Making tourism more sustainable - A guide for policy makers. Paris/Madrid: United Nations Environment Programme.
 - UNWTO-UNEP-WMO. (2008). Climate change and tourism: Responding to global challenges. Madrid: UNWTO.

- Urfe, L. (2007, 2007). [Denmark's market].
- Utiger, M. (2008, 23-12-2008). [Success factors Veloland Schweiz/Schweiz Mobil].
- Utiger, M., & Ickert, L. (2005). Zählung und Befragung 2004 Veloland Schweiz: Resultate der Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im Veloland Schweiz. Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Utiger, M., & Richardson, A. J. (2000). Veloland Schweiz: Resultate der Zählungen und Befragungen 1999. Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im «Veloland Schweiz». Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Utiger, M., & Richardson, A. J. (2001). «Veloland Schweiz»: Resultate der Zählungen und Befragungen 2000. Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im «Veloland Schweiz». Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Utiger, M., & Rikus, S. (2010). Veloland Schweiz 2009: Ergebnisse Velo-Zählungen. Kurzfassung. Bern, Switzerland: Stiftung Schweiz Mobil.
- Utiger, M., & Rikus, S. (2011). Veloland Schweiz 2010: Ergebnisse Velo-Zählungen. Bern, Switzerland: Stiftung Schweiz Mobil.
- Utiger, M., & Rikus, S. (2012). Veloland Schweiz 2011: Ergebnisse Velo-Zählungen. Bern, Switzerland: Stiftung Schweiz Mobil.
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr OJ L 315, 3.12.2007 C.F.R. (2007).
- W. Reiche (ADFC) (19-1-2009, 19-1-2009). [Bett&Bike].
- W. Richter (ADFC) (2009, 12.1.2009). [ADFC bicycle travel analyses].
- WebFlyer. (2003). Milemarker mileage calculator, 2003, from <http://www.webflyer.com/travel/milemarker/>.
- Weinberger, C. (2008). „Danube Cycle Route in Austria“- a section of EuroVelo 6. Paper presented at the 2nd Danube Cycling and Hiking Conference, Belgrade, Serbia.
- Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich. (2006). Radlerzählung Sommer 2006. Donaujournal, September 2006, 2.
- Weston, R., & Lumsdon, L. (2006). The Camel Trail Feasibility study. Preston: Institute of Transport and Tourism.
- Westtoer. (2007). Meet- en onderzoeksproject Fietsnetwerk Westhoek. Sint-Michiels, Belgium: Westtoer.
- Westtoer. (2008a). Meet- en Onderzoeksproject Fietsnetwerk Brugse Ommeland 2008. Sint-Michiels, Belgium: Westtoer.
- Westtoer. (2008b). Meet- en onderzoeksproject Fietsnetwerk Leiestreek. Sint-Michiels, Belgium: Westtoer.
- Battigelli F. (2007), *Turismo e ambiente nelle aree costiere del Mediterraneo. Regioni a confronto*, Forum, Udine.

ANHÄNGE

ANHANG 1: ENTWICKLUNG NATIONALER FAHRRADNETZE: D-NETZ (DEUTSCHLAND)

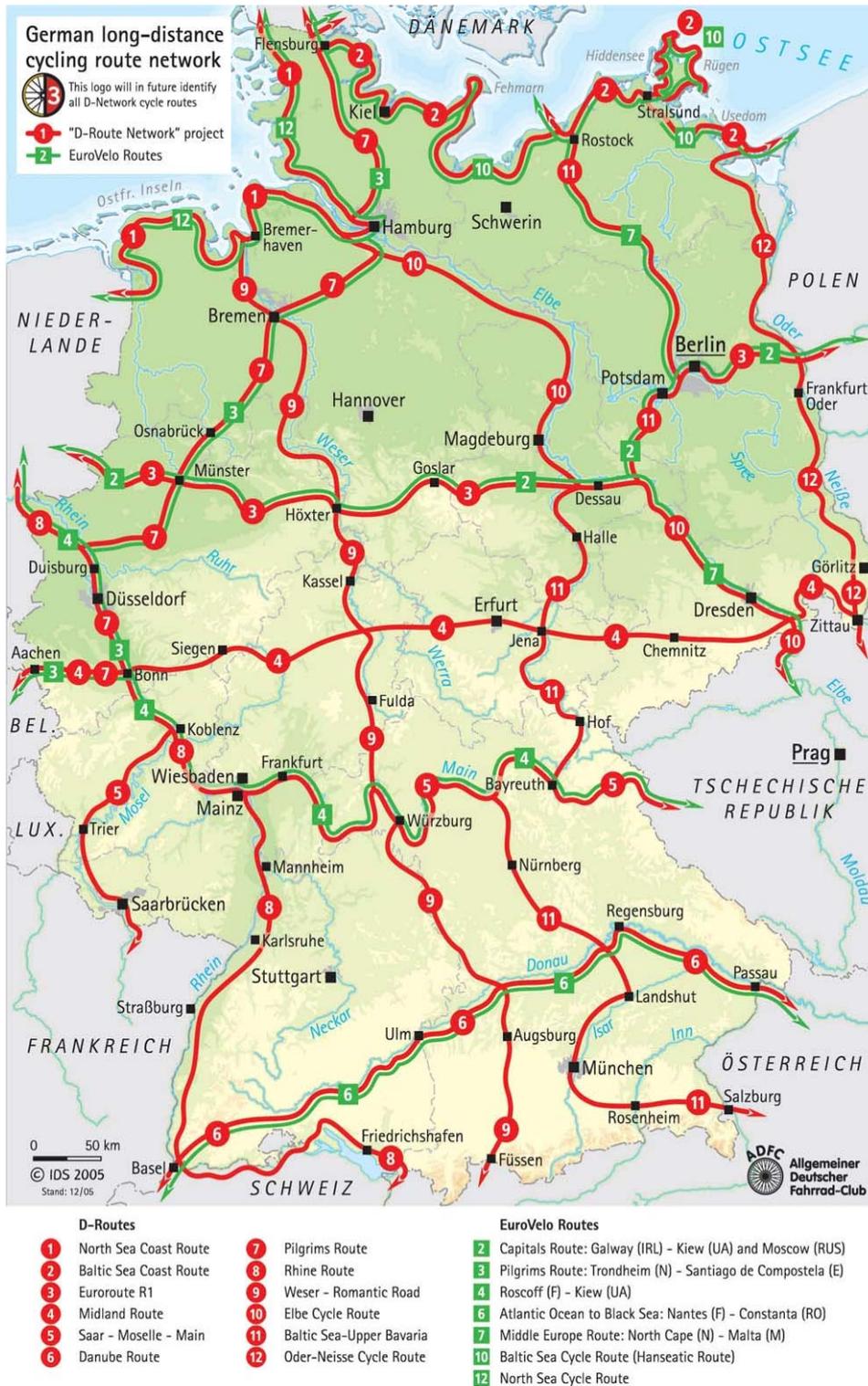
Beim D-Routen-Netz (oder D-Netz) handelt es sich um ein vom ADFC und mehreren anderen Organisationen getragenes Konzept, mit dem ein nationales Radwegenetz in Aussicht genommen wird. Es ist Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans Deutschlands, mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, den Radverkehr in Deutschland zu fördern (BMVBW (ed.) 2002a, 2002b). 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**. Das D-Netz wurde 2006 von Schneewolf und Grimm (2006) für das BMVBS bewertet. Dabei sind die beiden folgenden Probleme erkannt worden: 1) Die Herstellung einer durchgängigen D-Routen-gerechten Qualität von Wegeinfrastruktur, Beschilderung, Serviceangeboten und Werbung und 2) der 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 (Keutmann (DTV), 10.12.2008).

Abbildung 38.: Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz)



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

ANHANG 2: EINE AUSWAHL AN RADTOURENANBIETERN UND ZIELLÄNDERN

Tabelle 17: Radtourenanbieter in der EU und in der Schweiz

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebotene Touren
Österreich	Austria Radreisen	Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich, Schweiz, Spanien, Ungarn, Schweden	Niederlande, Belgien, Slowenien, Tschechische Republik, Rumänien	Gruppentouren (geführt), Individualreisen, Sterntouren (flexibel)
Österreich	EuroBike	Irland, England, Bulgarien, Rumänien, Österreich, Belgien, Estland	Slowenien	Einwegstrecke (linear), Rundreise (mit wechselnden Unterkünften), Zentral (eine Unterkunft mit Tagestouren)
Belgien	EuroCycle Rad & Reisen	Österreich, Belgien, Kroatien, Tschechische Republik, Deutschland, Frankreich, Griechenland	Ungarn, Slowakei, Italien, Dänemark, Spanien, Bosnien, Niederlande, Polen, Litauen, Rumänien, Türkei, Schweiz	
Bulgarien	Oberösterreich Touristik			
Tschechische Republik	Imersion Cycling	Belgien		Für ambitionierte Radfahrer. Wettkämpfe und sportliche Touren. Ausrüstung und Unterstützung werden gestellt.
Tschechische Republik	Cycle Bulgaria	Bulgarien, Rumänien, Türkei, Kroatien	Griechenland	Radfahren und Mountainbiking
Dänemark	Biko Adventures	Tschechische Republik	In letzter Studie nicht aufgeführt	Von geführten Touren bis Individualreisen. Organisation von Vermietung und Unterkunft. Auch Mountainbike-Touren möglich.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebote Touren
Dänemark	TopBicycle	Tschechische Republik, Ungarn, Polen, Slowakei	Deutschland, Österreich	Individualreisen und geführte Touren, auch Tandem-Touren
Frankreich	Bike Denmark (Teil des US-Unternehmens Scantours)	Dänemark und Schweden		Rundreisen mit Gepäcktransport
Frankreich	Dansk Cykel Safari	EuroVelo-Routen, Länder: Dänemark, Deutschland, Luxemburg, Spanien	Niederlande, Malta, Italien, Frankreich, Griechenland, Zypern	Schwerpunkt auf Natur wie bspw. Nationalparks Bietet geführte Reisen, „Tour-Pakete“ (hauptsächlich Informationen zur Planung von Radreisen) und Organisation von Unterkünften.
Frankreich	Aquitaine Tours	Frankreich		
Frankreich	Best of the Pyrenees	Frankreich	In letzter Studie nicht aufgeführt	Abseits der Touristenstrecken in den Pyrenäen. Sportliches Angebot mit Optionen für Ungeübte. Geführte Touren und Individualreisen.
Frankreich	Blue Marble Travel	Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Norwegen, Schweiz	Baskenland, Portugal	Touren für Familien, Chartersouren, speziell zugeschnittene Touren und Individualreisen
Frankreich	Cycling Classics	Frankreich und Spanien		Geführte Touren und Individualreisen. Individuelle und feste Streckenführung.
Frankreich	Cyclomundo Bicycle Travel	Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz		Geführte Touren und Individualreisen. Sterntouren. Organisation von sportlichen Touren und Wettkämpfen. Kundendienst, erste Organisation auch über Internet möglich.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebote Touren
Frankreich	Detours in France	Frankreich, Italien, Spanien		Individualreisen: 7 feste Touren mit Informationen, Ausrüstung, Unterkunft sowie individuell zugeschnittene Touren.
Frankreich	Nice Cycle Tours	Frankreich	In letzter Studie nicht aufgeführt	Touren in der Region um Nizza. Tagestouren.
Deutschland	Provence Cycling Holidays	Frankreich		GPS-gestützte Individualreisen. 2 Versionen möglich: Schwerpunkt auf Radfahren oder Schwerpunkt auf andere Aktivitäten. Ausrüstung und Unterstützung werden gestellt.
Deutschland	Velo Loco	Frankreich und Spanien		Eigenständige oder selbstgeführte Individualreisen und komplett unterstützte Touren.
Deutschland	Alps Biketours	Österreich, Schweiz, Italien und Spanien	Slowenien	Schwerpunkt Mountainbiking mit einigen „Komfort-Touren“. Zielgruppe sind Kunden, die „extreme“ Erfahrungen suchen. Geführte Touren, Unterkunft, Gepäcktransport.
Deutschland	DNV Tours	Österreich, Italien, Deutschland, Spanien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Individual- und Gruppenreisen. Rad- und Bootstouren
Deutschland	German Cycling Tours	Deutschland	In letzter Studie nicht aufgeführt	Gemütliche Radtouren, Besichtigungen, Gepäcktransport und Ausrüstung.
Deutschland	Pedalo	Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grönland, Holland, Irland		Viele verschiedene Touren mit unterschiedlichen Ansprüchen.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebote Touren
Deutschland	Radissimo	Deutschland, Österreich, Irland, Frankreich, Kroatien, Niederlande, Portugal	In letzter Studie nicht aufgeführt	Individual- und Gruppenreisen, Boots- und Radtouren, Mountainbiketouren in verschiedenen Schwierigkeitsgraden.
Deutschland	Rotalis	Portugal, Spanien, Frankreich, Niederlande, Schweden, Deutschland, Italien, Österreich, Schweiz	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Touren, komplette Organisation, von Abenteuer- bis Luxusreisen. Bietet Gepäcktransport und Unterstützung.
Deutschland	Rückenwind	Deutschland, Frankreich, Österreich, Italien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Individualreisen, geführte Touren, „teil-geführte“ Touren.
Irland	Tour de Spokes	Deutschland, Frankreich, Baltische Staaten, Österreich und Niederlande		Geführte Touren, Individualreisen, individuelle und feste Streckenführung. Organisation von Ausrüstung, Unterkunft und Gepäcktransport.
Irland	Velo Tours	Deutschland, Italien, Spanien	Österreich, Schweiz	Geführte Touren und Individualreisen.
Italien	Irish Cycle Tours	Irland		Besichtigungs- und Kulturreisen in Irland. Bietet auch Wanderreisen an.
Litauen	Iron Donkey Bicycle Touring	Irland, England und Italien		Unabhängige Reisen (nur Informationen – keine Unterstützung), Individualreisen (minimale Unterstützung – persönl. Kontakt und Rufbereitschaft)
Niederlande	Lake Como Cycling	Italien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Touren in der Region.
Niederlande	BaltiCycle	Estland, Lettland und Litauen		Fahrradverleih, Informationen und einige geführte Touren und Individualreisen.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebote Touren
Niederlande	Bike Dreams	Frankreich, Spanien, Italien	Griechenland	Zielgruppe: Kunden, die Abenteuer und Herausforderung suchen. Zusätzlicher Gepäcktransport und Unterkunftsorganisation. Feste Strecken.
Polen	Eurosail	Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich	Luxemburg	Fahrrad und Boote. Buchung einzelner Schiffe oder Individualreisen bzw. kleine Gruppen.
Portugal	HAT Tours - Holland Aqua Tours	Niederlande, Belgien, Kroatien, Holland und Italien		Gemütliche Radtouren. Geführt, einschließlich Unterkunft auf Schiff. Individualreisen.
Portugal	Destination Poland	Polen, Litauen, Slowakei und Ukraine		Radfahren als eine von vielen Urlaubsaktivitäten.
Portugal	A2Z Adventures	Italien, Frankreich, Portugal, Türkei	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Touren und (unterstützte) Individualreisen. Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade und Unterkunftsqualitäten. Bietet auch Mountainbiking- und Wandertouren an.
Portugal	Ave Bicycle Tours	Österreich, Kroatien, Tschechische Republik, Deutschland, Italien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Gruppentouren und Individualreisen, Besichtigungen, Fahrradverleih möglich. Eintagesoption.
Spanien	Bike Iberia	Portugal und Spanien		Geführte Touren, kurze und lange Touren, Themenreisen.
Spanien	Cycling through the Centuries	Spanien, Frankreich und Portugal		Große Themenbandbreite (von ‚heroischem Abenteuer‘ bis zu ‚Aktivreisen‘), geführte Touren und Individualreisen.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebotene Touren
Spanien	Bravo Bike Spain Tours	Spanien und Schweiz	Österreich, Belgien, Kroatien, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Schottland, Slowenien, Niederlande, Wales	Tages- und Wochentouren, längere Reisen. Geführte Touren und Individualreisen.
Spanien	Creative Catalonia	Spanien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Touren und Individualreisen, 1 Tag oder länger. Einschließlich Unterkunft und Aktivitäten. Bietet auch Wander- und Mountainbiketouren an.
Spanien	Cycling Country	Spanien und Portugal	England	Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade, geführte Touren und Individualreisen
Schweiz	Girona Bike Tours	Spanien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Tagestouren oder längere Touren. Einschließlich Unterkunft. Geführte Touren und Individualreisen. Fahrradverleih möglich.
Schweiz	Thomson Bike Tours	Italien, Frankreich und Spanien		Sportliche Fahrradtouren.
Vereinigtes Königreich	Hans Rey Biking Vacations	Italien, Österreich und Schweiz		Vom Radsportexperten Hans Rey geführte Touren. Touren unterschiedlicher Niveaus. Fahrradvermietung. Individuell zugeschnittene Angebote und Sonderaktionen wie kulinarische Aktivitäten und andere Freizeitprogramme.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebotene Touren
Vereinigtes Königreich	Bike Switzerland	Schweiz	In letzter Studie nicht aufgeführt	Gemütliche, abenteuerliche und sportliche Touren, geführte Touren oder Individualreisen. Gepäcktransport, GPS und Unterstützung.
Vereinigtes Königreich	Bents Cycling and Walking Tours	Deutschland, Schweiz, Österreich	Slowenien, Tschechische Republik	Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade. Geführte Touren und Individualreisen. Besichtigungen und andere Aktivitäten während der Tour. Option, fahrradfreie Tage zu integrieren.
Vereinigtes Königreich	Bicycle Beano Cycling Holidays	Vereinigtes Königreich (Wales, England)		Flexible Strecken, geführte Touren. Kulinarischer Schwerpunkt.
Vereinigtes Königreich	Chain Gang Cycle Tours Limited	Frankreich und Italien	Vereinigtes Königreich	Besichtigungen, kulinarische und kulturelle Touren.
Vereinigtes Königreich	CTC Cycling Holiday & Tours	Frankreich, Italien, Spanien	Niederlande, Belgien, nicht EU-Länder	Touren für alle Ansprüche. Off Road, Camping, Individualreisen und Kurztrips.
Vereinigtes Königreich	Cycle Breaks	Vereinigtes Königreich, Frankreich, Österreich, Deutschland, Italien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Individualreisen, Organisation von Streckenführung und Unterkunft. Gepäck- und Fahrradtransport.
Vereinigtes Königreich	Cycle Tours UK	Vereinigtes Königreich, Kroatien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Geführte Touren, Touren für Firmenausflüge, Wohltätigkeits- und Sportwettkämpfe.
Vereinigtes Königreich	Headwater	Österreich, Kroatien, Zypern, Frankreich, Italien, Portugal, Spanien, Schweiz, Vereinigtes Königreich		Flexible Streckenführung für unterschiedliche Schwierigkeitsgrade und Erfahrungen. Bietet auch Wanderreisen an.

Land des Anbieters	Name des Unternehmens	Hauptzielländer	Seit 2009 hinzugefügte Länder	Angebotene Touren
Vereinigte Staaten von Amerika	Saddle Skedaddle	Frankreich, Niederlande, Deutschland, Italien	Vereinigtes Königreich, Österreich, Kroatien, Island, Norwegen, Portugal, Spanien, Türkei	Geführte Touren und Individualreisen. Ausrüstung und Unterstützung. Touren für viele Ansprüche: Besichtigungen, sportliche und Off Road-Touren.
Vereinigte Staaten von Amerika	Cycling for Softies	Frankreich		Luxustouren. Individuell mit der Option, nur Kurzstrecken zu fahren oder ganz auf das Rad zu verzichten.
Vereinigte Staaten von Amerika	Breaking Away Cycle Tours	Österreich, Deutschland, Italien, Schweiz, Spanien	In letzter Studie nicht aufgeführt	Breites Angebot an Schwierigkeitsgraden, Besichtigungen und sportlichen Niveaus. Organisation von Ausrüstung und Unterkunft.
Vereinigte Staaten von Amerika	CycleTours	Niederlande, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Griechenland, Deutschland, Österreich, Ungarn	In letzter Studie nicht aufgeführt	Schiffstouren oder andere Unterkünfte. Besichtigungen, Fahrradverleih und Gepäcktransport möglich.

ANHANG 3: TOURISMUSAUFKOMMEN FÜR VERSCHIEDENE ROUTEN UND NETZE

Tagestouristen sind Reisende, die an einem Zielort übernachten und von ihrem Urlaubsort aus Tagesausflüge unternehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass es auch andere Benutzergruppen gibt, die manchmal in den Studienberichten mit berücksichtigt wurden (wie Berufspendler oder Radrennfahrer beispielsweise). So macht beim Donauradweg in Österreich der Anteil der anderen Benutzergruppen zum Beispiel 33 % aller Benutzer aus. Eine ähnlich hohe Zahl gibt es auch für den sächsischen Teil des Elberadwegs. Im Bundesland Niederösterreich stellt diese Gruppe sogar einen Anteil von 54 % der Gesamtmenge. Die Gruppe der Tagesausflügler wird manchmal noch in Touristen und Einheimische aufgeteilt. In der Regel ist der Anteil der Einheimischen dann größer als der der Touristen.

Tabelle 18: Tourismusaufkommen und Urlaubsart

Strecke / Gebiet	Land	Datenerfassungsjahr	Quelle	Übernachtungstouristen (x1.000)	Tagestouristen (x1.000)	Anteil Übernachtungstouristen an Gesamtmenge
Donauradweg: Niederösterreich	AT	2006	MANOVA, 2007	65 000	230 000	22,0 %
Donauradweg: Passau - Wien	AT	2010	ARGE Donau Österreich, 2011	145 000	146 000	49,8 %
Niederösterreich	AT	2006	MANOVA, 2007	117 000	383 000	23,4 %
Brugse Ommeland network	B	2008	Westtoer, 2008a	nicht festgelegt	1 505 754	-
Leiestreek network	B	2007	Westtoer, 2008b	nicht festgelegt	1 453 342	-
Westhoek network	B	2006	Westtoer, 2007	nicht festgelegt	1 058 703	-
Veloland Schweiz	CH	2011	Utiger et al. 2012	220 000	4 800 000	4,4 %
Berlin-Kopenhagen-Radweg (Abschnitt Brandenburg)	D	2010	Dohmen et al., 2011	11 400	nicht festgelegt	-
D-Route 3	D	2010	Dohmen et al. 2011	3 600	nicht festgelegt	-
Elberadweg: Brandenburg	D	2011	Dohmen et al., 2011	24 600	nicht festgelegt	-

Strecke / Gebiet	Land	Datenerfassungsjahr	Quelle	Übernachtungstouristen (x1.000)	Tagestouristen (x1.000)	Anteil Übernachtungstouristen an Gesamtmenge
Elberadweg: Prignitz	D	2006	Öhlschläger, 2007	10 000	1 500	87,0 %
Elberadweg: Sachsen	D	2003	TMBLM (ed.), 2008	70 000	420 000	14,3 %
Elberadweg: Sachsen-Anhalt	D	2011	Peters?	155 000	??	?
Deutschland	D	2007	BMWi, 2009	3 531 300	153 000 000	2,3 %
Deutschland	D	2010	Trendscope, 2011	6 225 000	549 053 000	1,1 %
Mecklenburg-Vorpommern	D	2003	dwif-Consulting, 2004	535 000	2 500 000	17,6 %
Moselradweg	D	2006	ETI, 2007	255 500	153 300	62,5 %
Rheinland-Pfalz	D	2006	ETI, 2007	960 000	17 400 000	5,2 %
Ruhrtalradweg	D	2011	Biermann et al., 2012	46 700	1 100 000	4,1 %
Saarland	D	2004	dwif-Consulting, 2005	55 000	2 470 000	2,2 %
EuroVelo6 (Frankreich)	F	2006	Région Centre, 2007b	122 000	360 000	25,3 %
Niederlande	NL	2010/11	Fietsplatform, 2012	987 000	167 000 000	0,6 %
Öland	SE	2009	Ramböll, 2010	29 000	nicht festgelegt	-
C2C-Radweg	VK	2006	Downward et al., 2007	92 200	43 500	67,9 %
Küste und Burgenradweg (NO-Abschnitt)	VK	2006	Downward et al., 2007	21 400	8 600	71,3 %
Hadrianswall-Radweg	VK	2006	Downward et al., 2007	33 100	18 600	64,0 %
Pennine-Radweg (NO-Abschnitt)	VK	2006	Downward et al., 2007	11 500	4 700	71,0 %

ANHANG 4: RADFAHRERPROFILE

Tabelle 19: Radfahrerprofile von verschiedenen Routen und Netzen

Radweg / Gebiet	Elberadweg - Sachsen - Gesamt	Elberadweg - Prignitz - Gesamt	Rheinland-Pfalz - Radtouristen	Moselradweg - Gesamt	Brandenburg Radtouristen	Niederösterreich - Radtouristen	Niederösterreich - Donau	Veloland 2004	LF-Netz 2003
Quelle	Futour 2003 in TMBLM (hrsg.), 2008	Öhlschläger, 2007	ETI, 2007	ETI, 2007	ift, 2008	MANOVA, 2007	MANOVA, 2007	Ickert et al., 2005	Fietsplatform, 2004
< 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 %				
Durchschnittsalter			54	54		49	47	47	
Geschlecht									
Männlich		50 %	66 %			58 %	64 %	59 %	
Weiblich		43 %	35 %			42 %	36 %	40 %	
Kinder		7 %							
Haushaltsgröße									
1 P.			10 %	9 %					
2 P.			52 %	55 %					
> 2 P.			48 %	36 %					

Radweg / Gebiet	Elberadweg - Sachsen - Gesamt	Elberadweg - Prignitz - Gesamt	Rheinland-Pfalz - Radtouristen insgesamt	Moseiradweg - Gesamt	Brandenburg Radtouristen	Niederösterreich - Radtouristen	Niederösterreich - Donau	Veloland 2004	LF-Netz 2003
Kinder im Haushalt			78 % Nein						
Haushaltseinkommen (Euro)									
< 1 350						32 %			
1 350 – 3 000						48 %			
< 1 500			14 %						
1 500 - 3 000			50 %						
> 3 000			36 %			20 %			
Ausbildung									
Hochschulabschluss		46 %							
Fachschule (Berufsfachschule usw.)		18 %							
Gelernter Arbeiter bzw. Handwerker		21 %							
Abitur		7 %							
Gymnasium		7 %							

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	
Donauradweg (Österreich)	at313, at312, at121, at126, at123, at130	
Moselradweg	deb16, deb17, deb22, deb21, deb25	
Küste und Burgen (VK) ³⁹	UKM23, UKM24, UKM25	Gebietsflächen laut Angaben des General Register Office for Scotland von 2008.
C2C-Radweg (VK)	ukd11, ukd12, ukc14, ukc23, ukc22, ukc21	
Hadrianswall-Radweg (VK)	ukd11, ukd12, ukc22, ukc21	
Pennine-Radweg	ukc21, ukd12, ukd43, uke22, uke43, uke32, ukf13, ukf11	

³⁹ Gebietsflächen laut Angaben des General Register Office for Scotland von 2008.

ANHANG 6: FAHRRADMITNAHME IN ZÜGEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION

Tabelle 21: Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme in Zügen (Inlandsreisen)

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
Österreich	InterCity	7 Euro	
Österreich	EuroCity	7 Euro	
Österreich	OBB	10 Euro (Langstrecken innerhalb Österreichs). 5 Euro (Kurzstrecken).	Bei Langstrecken ist die Reservierung wichtig, weil es oft nur Platz für 2 Fahrräder gibt.
Österreich	Andere Inlandsanbieter		Fahrräder sind in den meisten Zügen mit einem speziellen Fahrradticket erlaubt.
Belgien	Alle Inlandsanbieter	5 Euro (eine Strecke) oder 8 Euro (Tagesticket).	In den meisten Zügen sind Fahrräder mit einer „Fahrradkarte“ erlaubt. Die gilt auch für Tandems. Stoßzeiten, notwendige Anmeldungen beim Personal und Platzbeschränkungen werden im Internet bekannt gegeben. Einige Bahnhöfe bieten Aufbewahrungsmöglichkeiten. SNCB bietet eine Reihe von Fahrradpaketen an (B-Ausflüge), bei denen Zugticket und Fahrradverleih am Zielort kombiniert werden. SNCB betreibt auch „cyclepoints“ in Bahnhöfen, wo Fahrräder geliehen und kleinere Reparaturen vorgenommen werden können.
Bosnien-Herzegowina	ZFBH		In Bosnien sind Fahrräder in Zügen allgemein verboten.
Kroatien	Hrvatske željeznice	30 kn	Fahrräder sind in einigen Schnellzügen, die zwischen Städten pendeln, in speziellen Abteilen erlaubt (Platz für 3 - 10 Fahrräder).
Zypern	Keine Züge		
Tschechische Republik	Czech Lines	1 Euro (je Strecke). 0,50 - 8 Euro für Fahrrad-Tagesticket (je nach Buchung).	Fahrräder sind in den meisten Zügen erlaubt, die Mitnahme wird normalerweise in den Fahrplänen mit einem Symbol angezeigt. Sie können voll montiert in bestimmten Bereichen oder demontiert in Fahrradtaschen kostenlos transportiert werden. An einigen Bahnhöfen gibt es Aufbewahrungs- und Verleihmöglichkeiten.

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
Dänemark	InterCity	8 Euro	Fahrräder werden mit dem „Fahrradticket“ im Gepäckwagen transportiert.
Dänemark	DSB	1,6 Euro bis 8 Euro, je nach Strecke.	Fahrräder werden in speziellen Wagen mit einem Fahrradschild transportiert.
Estland	Edelaraudtee	Ca. 20 % des Normalpreises.	Fahrräder in bestimmten Bereichen, meist im ersten oder letzten Wagen, erlaubt. Der Zugführer muss informiert werden.
Finnland	VR	Frei	Langstreckenzüge
Finnland	InterCity	9 Euro	Intercity-Doppeldeckerzüge haben spezielle Fahrradabteile mit Schlössern.
Finnland	Alle Inlandsanbieter		Pendelzüge in Helsinki mit Einschränkungen zu Stoßzeiten.
Frankreich	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder kostenlos möglich, wenn sie halb montiert in Fahrradtaschen mit Reißverschluss (90 x 120 cm) transportiert werden.
Frankreich	Intercités de nuit	10 Euro	Nachtzüge, Vorabreservierung erforderlich.
Frankreich	Lokale und regional Anbieter	Frei	Einschränkungen auf Pendelstrecken in Paris zu Stoßzeiten.
Frankreich	TGV	10 Euro	Fahrräder auf den meisten TGV-Strecken erlaubt. Max. 4 Plätze je Zug.
Ungarn	Alle Inlandsanbieter	0,80 Euro – 5,70 Euro. Preis richtet sich nach Streckenlänge.	Fahrräder im ersten oder letzten Abteil erlaubt (wenn es keine speziellen Abteile gibt). Während in der Vergangenheit nur in Regionalzügen Fahrradtransport möglich war, sind Entwicklungen in der Infrastruktur unternommen worden, um mehr Fahrräder aufzunehmen (extra Bereiche in Wagen usw.)
Island	Keine Züge		Keine Züge, kostenloser Fahrradtransport in Bussen.
Irland	InterCity	6 Euro Einzelticket und 12 Euro Hin- und Rückfahrt.	
Irland	Pendelverkehr und DART-Services		Transport in Gepäckabteilen nach Ermessen des Personals. Nur außerhalb der Stoßzeiten.
Italien	Alle Inlandsanbieter	3,50 Euro	Transport in allen Zügen, wenn demontiert und in Taschen mit Reißverschluss verpackt. Transport im Gepäckabteil für

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
			3,50 Euro (mit einem 24-Stundenfahrradpass, der für die meisten lokalen und regionalen Züge gilt).
Lettland	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder in den meisten Zügen erlaubt, Beschränkungen zu Stoßzeiten.
Litauen	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder bei den meisten Dienstleistern erlaubt, saisonale und zeitliche Beschränkungen. Demontierte Fahrräder können verpackt und als Gepäck aufbewahrt werden.
Luxemburg	SNCB aus Belgien	9 Euro	Fahrräder werden im Gepäckwagen transportiert.
Mazedonien	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder sind in den meisten Zügen mit einem speziellen Fahrradticket erlaubt.
Malta	Keine Züge		Fahrradtransport nur in Bussen möglich, keine Züge vorhanden.
Montenegro	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder in lokalen Zügen mit Reservierung erlaubt.
Niederlande	InterCity	9 Euro	Fahrradtransport in Gepäckwagen.
Niederlande	Thalys		Nur in Taschen mit Reißverschluss (90 x 120 cm) an Bord möglich.
Niederlande	Alle Inlandsanbieter	6 Euro	Fahrradtagestickets. Einschränkungen zu Stoßzeiten (6:30 - 9:00 und 16:30- 18:00).
Norwegen	Alle Inlandsanbieter	12 Euro (regional), 4 Euro (lokal).	Fahrräder in allen Regionalzügen erlaubt. Bei InterCity- und Signature-Zügen nur begrenzter Platz. Bei lokalen Zügen keine Transportgarantie.
Polen	Alle Inlandsanbieter	2,70 Euro	Fahrräder in den meisten Zügen erlaubt, da viele InterCity-Züge aber keine bewachten Wagen haben, können sie nur im Gangbereich transportiert werden.
Portugal	Regionale und überregionale Anbieter		An Wochenenden und Feiertagen frei (2 Fahrräder je Wagen). Im Ermessen des Kontrolleurs, bei ausreichend Platz und in speziell markierten Bereichen.
Portugal	Alfa Pendular und Intercicades		Nur wenn Fahrräder demontiert und Fahrräder in Gepäckbereichen transportiert werden.
Rumänien	Alle Inlandsanbieter		Fahrradtransport ist in Rumänien allgemein schwierig. Manchmal nach Verhandlung mit der Aufsicht möglich.

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
Serbien	Alle Inlandsanbieter		Fahrräder generell nur erlaubt, wenn sie demontiert und als Handgepäck transportiert werden.
Slowakei	ZSSK	0,66 Euro	2 Wege, um Fahrräder zu transportieren: Im „Mobile“-Abteil, wo der Anbieter verantwortlich ist, oder „Simplified“, wo der Kunde verantwortlich ist, (0,66 Euro) Gebühr für Gepäckreservierung (demontiert in Tasche).
Slowenien	InterCity, internationale und regionale Anbieter		Transport in speziellen Gepäckwagen. Pauschale Abgabe.
Slowenien	Diesel & Elektrik		Diesel (max. 10 Fahrräder) und Elektrik (max. 20 Fahrräder). Pauschale Abgabe.
Spanien	AVE & Large Distancia		In Langstreckenzügen selbst in Fahrradtaschen nicht erlaubt.
Spanien	Media Distancia & Cercenias	Frei	In regionalen, lokalen oder Vorortzügen müssen Fahrräder in Taschen transportiert werden. Transport hängt vom Platzangebot und Stoßzeiten ab.
Spanien	Avant	Frei	Nur Klappfahrräder.
Spanien	Avant Grenada	Frei	Für Cadiz. 3 nicht zusammengeklappte Fahrräder je Zug.
Schweden	InterCity und Regionalzüge	15 Euro	Je nach Zug und Strecke Platzbeschränkung für 4 - 9 Fahrräder.
Schweiz	Alle Inlandsanbieter	Frei	Im Sommer ggf. In manchen Zügen Reservierungen erforderlich.
Türkei	Alle Inlandsanbieter	Frei	Fahrräder generell nur in Gepäckwagen erlaubt. Es wird empfohlen, Fahrräder zu demontieren und in einer Fahrradtasche zu transportieren.
VK		Frei	Nationale Gesetzgebung schreibt Kennzeichnung des Zielorts vor.
VK	Alle Inlandsanbieter	Frei	In den meisten Zügen außer zu Stoßzeiten in London und anderen Städten erlaubt. Fahrräder müssen in dafür vorgesehenen Bereichen und ggf. mit vorheriger Reservierung transportiert werden.

Tabelle 22: Übersicht über Preise und Bedingungen für die Fahrradmitnahme in Zügen (Auslandsreisen)

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
Österreich, Deutschland	Railjet	Keine Fahrräder erlaubt.	
Von Österreich in Nachbarländer	ÖBB	12 EUR.	Bei Langstrecken ist die Reservierung wichtig, weil es oft nur Platz für 2 Fahrräder gibt.
Österreich, Deutschland	Austrian Intercity	12 EUR.	Internationales Fahrradticket von München nach Salzburg, Linz und Wien.
Kroatien, Ungarn, Österreich, Deutschland, Slowenien	Vlak	5 EUR.	
Dänemark, Schweden	Oresund		Zwischen Kopenhagen und Malmö oder Göteborg. Platz für max. 9 Fahrräder.
Frankreich, Deutschland	City Night Line	15 EUR.	Nachtzug von Paris nach Berlin oder München. Das Reisebüro im VK (Deutsche Bahn UK) übernimmt Organisation im Voraus.
Frankreich, Italien	TGV		Für Strecke von Paris nach Turin oder Mailand. Nicht offiziell zugelassen in Radtaschen mit Reißverschluss.
Frankreich, Italien	Thello		Für Strecken von Paris nach Venedig, Mailand und Verona. Nicht offiziell zugelassen in Radtaschen mit Reißverschluss.
Frankreich, Spanien	Elipsos Trainhotels	Frei	Für Strecken Paris - Madrid / Barcelona. Als Handgepäck kostenlos, wenn Transport in Radtasche mit Reißverschluss erfolgt und ein komplettes Abteil bezahlt wird.
Frankreich, Spanien	Intercités de nuit	10 - 15 Euro	Bis Irun (mit Reservierung 10 - 15 Euro). Transport auch ohne Verpackung möglich.
Deutschland, Belgien	Thalys	Frei	Nur in Fahrradtasche (120 x 90 cm).
Deutschland, Belgien	ICE	Frei	Nur in Fahrradtasche (120 x 90 cm).
Deutschland, Belgien	InterCity	9 Euro	Nur mit Reservierung.
Deutschland,	City Night Line	10 - 15 Euro	Von Köln / München nach Prag (10 -

Land	Betreiber	Preis (umgerechnet in EUR)	Anmerkungen zum Fahrradtransport
Tschechische Republik			15 Euro).
Ungarn, Deutschland	EuroCity		Budapest - Hamburg. Transport in speziellen Wagen gegen Schutzgebühr (je nach Streckenlänge) möglich.
Ungarn, Slowakei, Slowenien	Internationale Dienstleistungen	5 Euro	
Ungarn, Deutschland, Kroatien, Österreich, Tschechische Republik	Internationale Dienstleistungen	10 Euro	
Italien, Nachbarländer	Trenitalia	12 Euro	Fahrradmitnahme nicht bei allen international verkehrenden Zügen möglich.
Luxemburg	SNCB aus Belgien	9 Euro	Fahrräder werden im Gepäckwagen transportiert.
Niederlande, Belgien	City Night Line		Fahrradabteil im Nachtzug.
Niederlande, Deutschland, Österreich	City Night Line	10 Euro	Transport in speziellem Abteil (Nachtzug).
Rumänien, Ungarn	Internationale Dienstleister		Bukarest - Budapest (im Voraus zu buchen, obwohl Mitnahme laut Erfahrungsberichten ungeklärt ist).
Spanien, Portugal	Lustania & Surex	Buchung mit Abteil	Nur bei Buchung eines kompletten Schlafabteils. Das Fahrrad muss demontiert und verpackt sein (ohne Pedalen und Lenker seitlich fixiert).
Schweiz, Belgien	Lyria TGV	15 Euro	
Schweiz, Frankreich	Lyria TGV	10 Euro	Dienstleister für Strecken von Paris nach Genf, Lausanne, Bern und Zürich. Platz für 4 unverpackte Fahrräder (10 Euro). Ansonsten müssen sie in Raddaschen mit Reißverschluss (max. 120 x 90 cm) transportiert werden.
Schweiz, Italien	EuroCity		Keine Fahrräder erlaubt.
VK, Frankreich, Belgien, Niederlande	Eurostar	30 Euro	Es gibt 3 Möglichkeiten: Kostenlos in Fahrradbox, für 30 Euro als aufgegebenes Gepäckstück oder für 30 Euro in speziellen Fahrradbereichen in jedem Zug.

ANHANG 7: ÜBERSICHT ÜBER DIE FAHRRADMITNAHME UND PREISE DURCH FLUGGESELLSCHAFTEN

Tabelle 23: Übersicht über die Fahrradmitnahme durch Fluggesellschaften

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
Adria Airlines	Slowenien	70	Pauschale Abgabe.	150 von / in Nicht-EU-Länder.
Aeroflot	Russland	50	Pauschale Abgabe.	
Aigle Azur	Frankreich, Portugal	11	Je kg.	
Air Berlin	Deutschland	75		100 EUR bei Bezahlung beim Einchecken.
Air Corsica	Frankreich (und Korsika)	20	Pauschale Abgabe bis zulässiges Höchstgewicht.	3 EUR extra je kg über Höchstgewicht (23 kg); 1 EUR extra je kg über Höchstgewicht bei Flügen außerhalb von Paris - Korsika
Air Dolomiti	Italien	70	Pauschale Abgabe.	
Air Europa	Spanien	75	Pauschale Abgabe.	
Air Finland	Finnland	30	Pauschale Abgabe.	
Air France	Frankreich	0		Je nach Ticketklasse sind 1 oder 2 Artikel im Rahmen der Höchstgepäckmenge frei. Wenn das Fahrrad außerhalb dieser Menge liegt, werden je nach Ticketklasse und Zielort (EU / Nicht-EU) unterschiedliche Gebühren fällig.
Air Italy	Italien	40	Pauschale Abgabe.	50 EUR bei Langstreckenflügen.
Air Malta	Malta	20	Pauschale Abgabe.	30 EUR ohne Rechnungsbeleg, kostenlos, wenn

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
				Gesamtgewicht einschließlich Sportausrüstung Gewichtshöchstgrenze nicht überschreitet.
Air Mediterranee	Frankreich	35	Pauschale Abgabe.	
Air Nostrum	Spanien	75	Pauschale Abgabe.	
Air One	Italien	30	Pauschale Abgabe bis zulässiges Höchstgewicht.	10 EUR je kg Übergewicht. 40 EUR bei Buchung am Flughafenschalter.
Air Poland	Polen	30	Pauschale Abgabe.	
Air Pullmantur	Spanien	100	Pauschale Abgabe.	
Air Transat	Kanada (fliegt innerhalb und nach/von Europa aus)	23	Pauschale Abgabe.	
AirBaltic	Lettland	30	Pauschale Abgabe.	
Allegiant Air	Albanien	5	Je kg.	
Alitalia	Italien	0		
ArkeFly	Niederlande	40	Pauschale Abgabe.	80 EUR bei Nicht-EU-Ländern.
AtlasJet	Türkei	3	Je kg.	
Aurela	Litauen	30	Pauschale Abgabe.	
Aurigny	Guernsey	0		
Austrian Airlines	Österreich	70	Pauschale Abgabe.	
Baboo	Schweiz	41	Pauschale Abgabe.	

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
BelleAir	Albanien	Preis nicht gefunden.		
Balkan Holidays Air	Bulgarien	0		47 EUR bei Flügen nach Bulgarien.
Bosnia Herzegovina Airlines	Bosnien-Herzegowina	Keine Angabe.	Pauschale Abgabe.	
Binter Canarias	Kanarische Inseln	Keine Angabe.		
Blekingeflyg	Schweden	17	Pauschale Abgabe.	
Blue Air	Rumänien	25	Pauschale Abgabe.	
Blue Islands	Kanalinseln	Preis nicht gefunden.		
Blue1	Finnland	Preis nicht gefunden.		
Blu-express	Italien	20	Pauschale Abgabe.	
BMI	England	30	Pauschale Abgabe bis zulässiges Höchstgewicht.	30 EUR extra je Strecke, wenn Fahrrad mehr als 20 kg wiegt. Kostenlos in Businessclass, wenn Gepäckgrenze nicht überschritten wird.
BMI baby	Schottland	22	Pauschale Abgabe bis zulässiges Höchstgewicht.	28 EUR bei Buchung über Callcenter oder am Flughafen (22 EUR bei Buchung über Internet).
British Airways	England	0		39 EUR bei Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge.
Brussels Airlines	Belgien	70	Pauschale Abgabe.	150 EUR bei Nicht-EU-Ländern.
Bulgaria Air	Bulgarien	Preis nicht gefunden.		
Bulgarian Charter	Bulgarien	0		3 EUR je kg bei

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
				Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge.
Carpatair	Rumänien	0		Bei Überschreitung der zulässigen Gepäckhöchstmenge beträgt die Gebühr 1,5 % der höchsten Gebühr für diese Strecke.
Cimber Sterling	Dänemark	40	Pauschale Abgabe.	80 EUR wenn Bezahlung beim Einchecken erfolgt.
Cirrus Airlines	Deutschland	0		Nicht weiter angegebene Gebühr bei Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge.
City airline	Schweden	25	Pauschale Abgabe.	
CityJet	England	0		55 EUR bei Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge (2. Stück), 200 EUR bei 3. oder 4. Stück.
Condor	Deutschland	26		75 EUR bei Langsteckenflügen.
Corendon Airlines	Türkei	25	Pauschale Abgabe.	
Corsairfly	Frankreich	0		10 EUR je kg bei Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge.
Croatia Airlines	Kroatien	70	Pauschale Abgabe.	150 EUR bei Ein-/Ausreise Europa.
Cyprus Airways	Zypern	35	Pauschale Abgabe.	
Czech Airlines	Tschechische Republik	60	Pauschale Abgabe.	200 EUR bei Ein-/Ausreise Europa.

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
Danube Wings	Slowakei	0		10 EUR je kg bei Überschreitung der zulässigen Gepäckmenge.
Darwin Airline	Schweiz	Preis nicht gefunden.		
Direktflyg	Schweden	Preis nicht gefunden.		
Eastern Airways	England			Berechnung als Übergepäck, je nach Gewicht.
EasyJet	England	30	Pauschale Abgabe.	35 EUR bei Buchung im Flughafen.
Edelweiss Air	Schweiz	70	Pauschale Abgabe.	
Estonian Air	Estland	20	Pauschale Abgabe.	45 EUR bei Ein-/Ausreise Europa.
EuroLot	Polen			Berechnung als Übergepäck, je nach Gewicht.
Finnair	Finnland	50	Pauschale Abgabe.	100 EUR bei Ein-/Ausreise Europa.
Flybe	England	37	Pauschale Abgabe.	20 EUR bei Ein-/Ausreise Finnland oder Estland.
Flyniki	Österreich	50	Pauschale Abgabe.	75 EUR bei „Zone 4“ oder Langstrecken, 100 EUR bei Bezahlung beim Einchecken.
Flysmaland	Schweden	14	Pauschale Abgabe.	
Georgian Airways	Georgien	Preis im Büro erhältlich.	Pauschale Abgabe.	
Germania	Deutschland	50	Pauschale Abgabe.	
German Wings	Deutschland	30	Pauschale Abgabe.	
Gotlandflyg.se	Schweden	14	Pauschale	

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
			Abgabe.	
Hellenic Imperial Airways	Griechenland	Preis nicht gefunden.		
Hello	Schweiz	70	Pauschale Abgabe.	
Helvetic Airways	Schweiz	33	Pauschale Abgabe.	
Iberia Airlines	Spanien	75	Pauschale Abgabe.	
Iberia Regional	Spanien	75	Pauschale Abgabe.	
Iberworld	Spanien	Preis im Büro erhältlich.	Pauschale Abgabe.	
Iceland Air	Island	29	Pauschale Abgabe.	
Iceland Express	Island	23	Pauschale Abgabe.	
InterSky	Deutschland	Preis nicht gefunden.		
Islas Airways	Spanien	0		
ItAli Airlines	Italien	Preis nicht gefunden.		
Jat Airways	Serbien	Preis im Büro erhältlich.		
Jet2.com	England	30	Pauschale Abgabe.	
Jetairfly	Belgien	20	Pauschale Abgabe.	
JetTime	Dänemark	Preis bei Online-Buchung erhältlich.		
Kalmarflyg	Schweden	22,5	Pauschale Abgabe.	
KLM	Niederlande	0		55 EUR bei Überschreitung der zulässigen

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
				Gepäckmenge.
Kullaflyg	Schweden	17	Pauschale Abgabe.	
Logan Air	Schottland	12	Pauschale Abgabe.	
LOT Polish Airlines	Polen	12	Pauschale Abgabe.	
Lufthansa	Deutschland	70	Pauschale Abgabe.	150 EUR bei Ein-/Ausreise in/aus andere(n) Kontinente.
Luxair	Luxemburg	25	Pauschale Abgabe.	50 EUR bei Buchung als Teil eines Urlaubspakets, 70 EUR bei Buchung über Luxair (nur Flug).
Malmo Aviation	Schweden	18	Pauschale Abgabe oder Inlandsflüge.	Internationale Flüge: Als Teil der zulässigen Gepäckmenge oder bei mehr als 20 kg Übergepäck.
Meridiana Fly	Italien	Preis nicht gefunden.		
Moldovian Airlines	Moldawien	Preis im Büro erhältlich.		
Neos Air	Italien	50	Pauschale Abgabe.	
Norwegian Air Shuttle	Norwegen	0		Variable Übergepäckgebühren (6 - 20 EUR), je nach Reiseklasse, Art und Länge des Fluges sowie nach Art der Bezahlung (Internet oder Flughafen).
OLT	Schweiz	0		Wenn Fahrrad zulässiges Gepäckhöchstgewicht überschreitet, 5 oder 10 EUR je kg extra (je nach Strecke).

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
Onur Air	Türkei	8,5	Pauschale Abgabe.	
Orbest Orizonia	Spanien	Preis bei zuständigem Reiseberater („Travel Professional“) erhältlich.		
Pegasus airlines	Türkei	40	Pauschale Abgabe.	
Primera Air	Dänemark	18	Pauschale Abgabe bei Online-buchung.	35 EUR bei Buchung im Flughafen.
REGIONAL	Frankreich	0		Je nach Ticketklasse sind 1 oder 2 Artikel im Rahmen der Höchstgepäckmenge frei. Wenn das Fahrrad außerhalb dieser Menge liegt, werden je nach Ticketklasse und Zielort (EU / Nicht-EU) unterschiedliche Gebühren fällig.
Ryanair	Irland	40	Pauschale Abgabe.	50 EUR bei Buchung im Flughafen.
SATA	Portugal	50	Pauschale Abgabe.	35 EUR bei Inlandsflügen in Portugal.
Scandinavian Airlines	Schweden	0		20 EUR bei Überschreitung der zulässigen Gepäckhöchstmenge (Inlandsflüge), 30 EUR (EU-Flüge), 40 EUR (Internationale Flüge).
Sky Airlines	Türkei	20	Pauschale Abgabe.	
Sky Express	Griechenland	Preis nicht gefunden.		
Sky Work Airline	Schweiz	13	Je kg.	

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
Skyways	Schweden	22,5	Pauschale Abgabe.	
Small Planet Airlines	Litauen	Preis im Büro / bei Online-Buchung erhältlich.		
Smartlynx Airlines	Lettland	Preis im Büro / bei Online-Buchung erhältlich.		
Smartwings	Tschechische Republik	40	Pauschale Abgabe.	
Sun Air of Scandinavia	Dänemark	41	Pauschale Abgabe.	
Spanair	Spanien	50	Pauschale Abgabe.	
Sundsvallsflygs	Schweden	17	Pauschale Abgabe.	
Sun Express	Türkei	25	Pauschale Abgabe.	
Sverigeflyg	Schweden	17	Pauschale Abgabe.	
Swift Air	Spanien	Preis nicht gefunden.		
SWISS	Schweiz	70	Pauschale Abgabe.	150 EUR bei Interkontinentalflügen.
TAP Portugal	Portugal	35	Pauschale Abgabe.	150 EUR bei Interkontinentalflügen.
TAROM	Rumänien	50	Pauschale Abgabe.	100 EUR wenn nicht EU.
Thomas Cook Belgium	Belgien	74	Pauschale Abgabe.	
Thomas Cook Scandinavia	Dänemark	74	Pauschale Abgabe.	
Thomas Cook UK	England	47		£ 60 (75 EUR) bei Langstreckenflügen (hin und zurück), Tandems £ 45 (56

Luftfahrtunternehmen	Land	Einweggebühr bei Flügen innerhalb Europas (umgerechnet in EUR)	Gebühr	Varianten
				EUR) bei Kurzstrecken und £ 55 (68 EUR) bei Langstrecken.
Thomson Airways	England	35,5	Pauschale Abgabe.	£ 60 (75 EUR) bei Langstreckenflügen (hin und zurück).
Titan Airways	England	Preis nicht gefunden.		
Transavia	Frankreich	40	Pauschale Abgabe.	
TUI fly	Deutschland	0		10 EUR extra, wenn als Gepäck mit Übergewicht aufgegeben, 25 EUR für weitere 5 kg, 45 EUR für weitere 10 kg.
TUI fly Nordic	Schweden	79		1 400 SEK (160 EUR) bei Langstrecken.
Turkish Airlines	Türkei	Fahrradtransport nicht geklärt.		
Twin Jet	Frankreich	Fahrradtransport nicht geklärt.		
Tyrolean Airways	Österreich	35	Pauschale Abgabe.	70 EUR bei Interkontinentalflügen.
Virgin Atlantic	England	0		
Vueling	Spanien	45		
Wideroe	Norwegen	40		
Wind Jet	Italien	40		
Wizz Air	Ungarn	Preis nicht gefunden.		
XL Airways	Frankreich	Fahrradtransport nicht geklärt.		

Erläuterungen: Allgemeine Beförderungsbedingungen.

Fahrradpedalen müssen demontiert (oder nach innen fixiert) werden. Fahrradlenker muss seitlich fixiert 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.

Im Allgemeinen werden extra Kosten für erforderliche Spezialverpackungen (etwa 10 EUR je Fahrrad) erhoben.

ANHANG 8: EINBEZIEHUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DEN IRON CURTAIN TRAIL (NÖRDLICHER TEIL)

Finnland

Begrenzte Informationen über Stadt- / Überlandbusse, die folgende Website liefert entsprechende Informationen über einzelne Strecken.
http://www.matkahuolto.fi/en/travel_services/timetables/



Estland

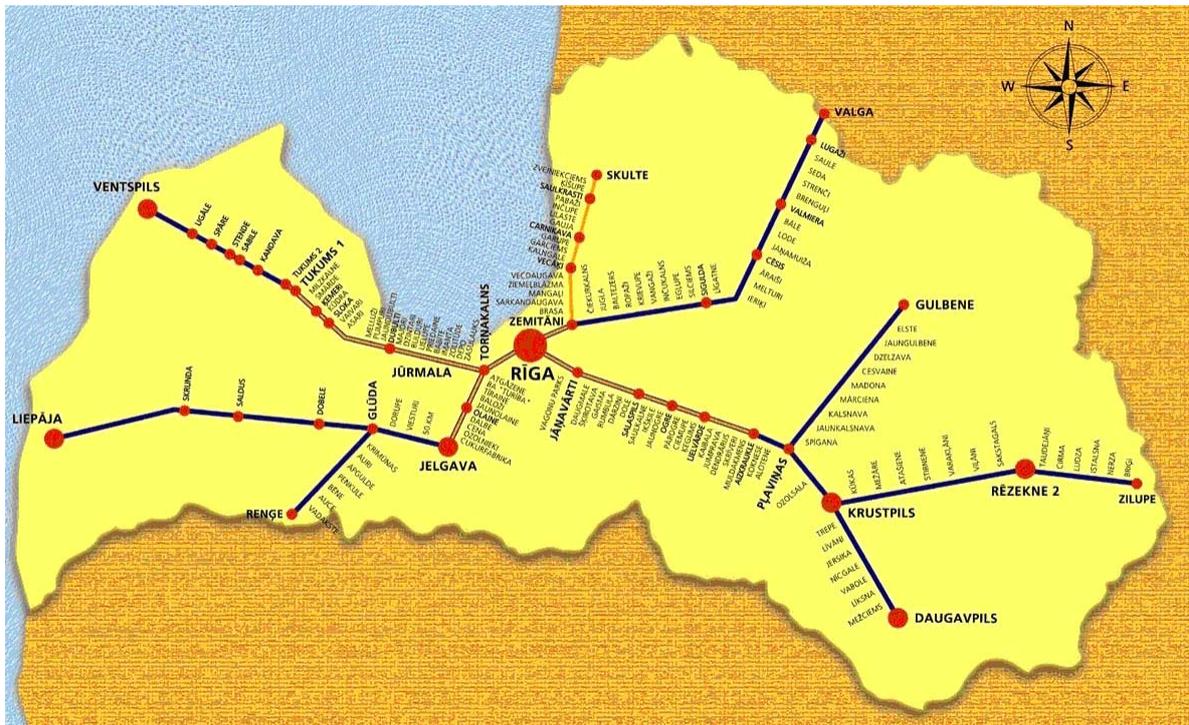
Einbeziehung von Eisenbahn und Fähre

Bahn: Tallinn, Paldiski

Fähre: Tallinn – Helsinki (täglich 9 Abfahrten)

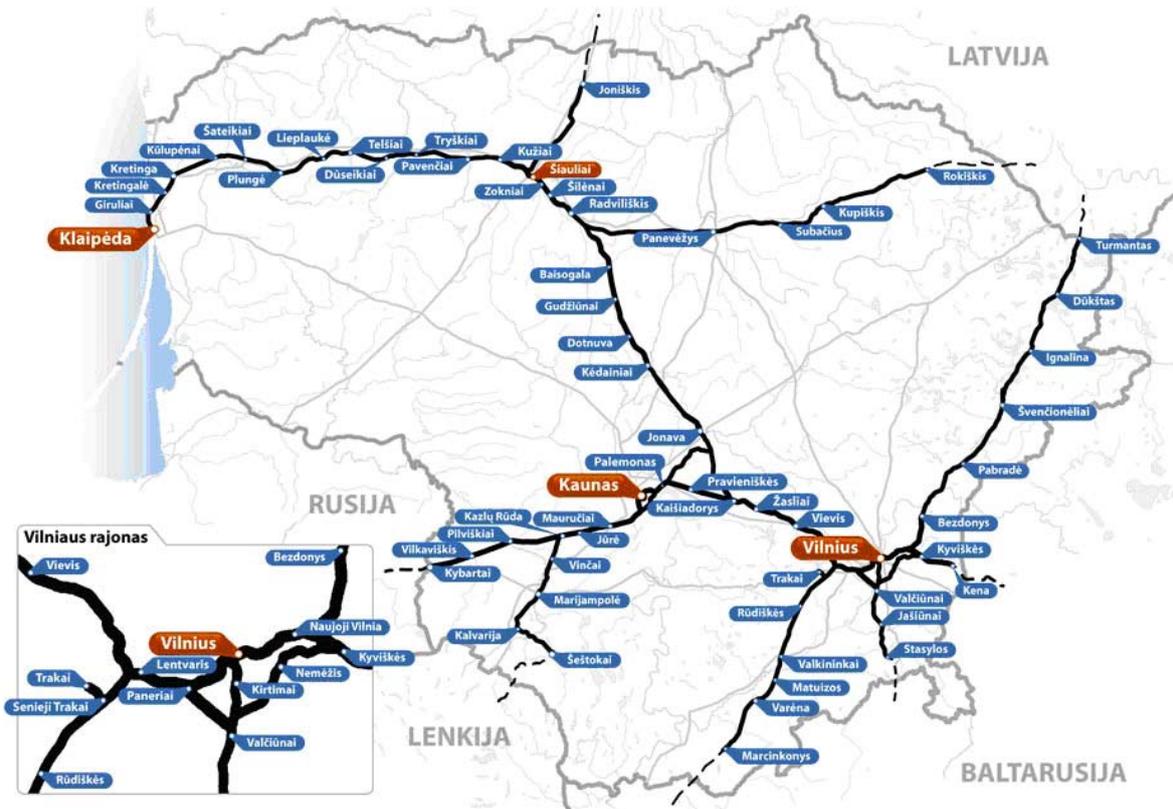
Tallinn – Stockholm (täglich 1 Abfahrt)

Lettland



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

Litauen



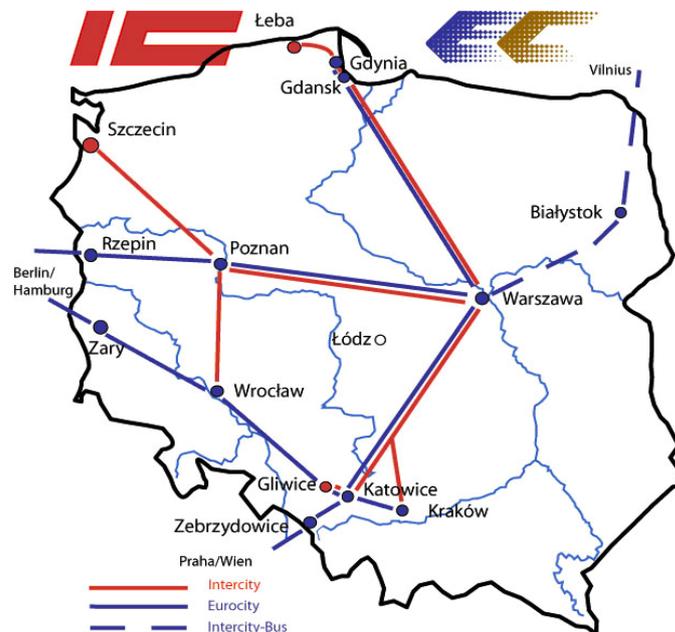
Fähre: Klaipėda ist der einzige große Hafen. Im Folgenden werden die entsprechenden Fährverbindungen, allerdings ohne Fahrplanauskunft, angegeben:

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. Fahrplaninformationen sind erhältlich, aber man muss Ab- und Ankunftsort angeben (<http://www.litrail.lt/wps/portal>).

Polen



Fähre: Die Häfen Danzig, Gdynia, Stettin, 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 bezüglich des 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 24: Liste der NUTS 3-Regionen, die zur Ermittlung der Nachfrage für den Iron Curtain Trail dienen

NUTS 3-Code	Name der Region
no073	Finnmark
fi1a3	Lappi
fi1a2	Pohjois-Pohjanmaa
fi134	Kainuu
fi133	Pohjois-Karjala
fi187	Etelä-Karjala
fi186	Kymenlaakso
ee007	Kirde-Eesti
ee006	Kesk-Eesti
ee001	Põhja-Eesti
ee004	Lääne-Eesti
lv007	Pieriga
lv006	Riga
lv003	Kurzeme
lt003	Klaipėdos (Apskritis)
-	Kaliningrad Oblast (Russland) ¹
pl621	Elblaski
pl634	Gdanski
pl633	Trojmiejski
pl631	Slupski
pl422	Koszalinski
pl423	Stargardzki
pl425	Szczecinski
de80f	Ostvorpommern

NUTS 3-Code	Name der Region
de801	Greifswald, Kreisfreie Stadt
de80d	Nordvorpommern
de805	Stralsund, Kreisfreie Stadt
de807	Bad Doberan
de803	Rostock, Kreisfreie Stadt
de80e	Nordwestmecklenburg
de806	Wismar, Kreisfreie Stadt
def03	Lübeck, Kreisfreie Stadt
de80a	Ludwigslust
def06	Herzogtum Lauenburg
de935	Lüneburg, Landkreis
de934	Lüchow-Dannenberg
de417	Prignitz
dee0d	Stendal
dee04	Altmarkkreis Salzwedel
dee07	Börde
de917	Helmstedt
dee09	Harz
de916	Goslar
de919	Osterode am Harz
deg07	Nordhausen
deg06	Eichsfeld
de915	Göttingen
de737	Werra-Meißner-Kreis
deg0p	Wartburgkreis
deg0n	Eisenach, Kreisfreie Stadt
de733	Hersfeld-Rotenburg
de732	Fulda
deg0b	Schmalkalden-Meiningen

NUTS 3-Code	Name der Region
de266	Rhön-Grabfeld
deg0e	Hildburghausen
de247	Coburg, Landkreis
deg0h	Sonneberg
de24a	Kronach
deg0i	Saalfeld-Rudolstadt
deg0k	Saale-Orla-Kreis
de249	Hof, Landkreis
ded17	Vogtlandkreis
de23a	Tirschenreuth
de237	Neustadt an der Waldnaab
de235	Cham
de229	Regen
de225	Freyung-Grafenau
cz041	Karlovarský
cz032	Plzeňský
cz031	Jihočeský
cz064	Jihomoravský
at313	Mühlviertel
at124	Waldviertel
at125	Weinviertel
at112	Nordburgenland
at111	Mittelburgenland
at113	Südburgenland
sk021	Trnavský kraj
sk010	Bratislavský kraj
hu221	Gyor-Moson-Sopron
hu222	Vas
hu223	Zala

NUTS 3-Code	Name der Region
hu232	Somogy
hu331	Bács-Kiskun
hu333	Csongrád
sl011	Kosický kraj
hr022	Viroviticko-podravska zupanija
hr025	Osjecko-baranjska zupanija
-	Vojvodina (Republic of Serbia Serbia) ¹
-	Central Serbia (Republic of Serbia Serbia) ¹
ro422	Caras-Severin
ro413	Mehedinti
bg412	Sofia
bg414	Pernik
bg415	Kyustendil
bg413	Blagoevgrad
bg424	Smolyan
bg425	Kardzhali
bg422	Haskovo
bg341	Burgas
mk ¹	Macedonia, the former Yugoslav Republic of
gr111	Evros
tr212	Edirne
tr213	Kirklareli

Anmerkung: NUTS bezeichnet die von Eurostat entwickelte Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik; 3 bezieht sich auf die kleinste regionale Hierarchieebene. ¹ Für Russland wird Kaliningrad Oblast als „NUTS“-Region geführt. Serbien ist in zwei Regionen eingeteilt (Vojvodina und Zentralserbien: die kleinsten Regionen, für die Statistiken über Tourismusbetten erhältlich waren). Mazedonien ist auf NUTS 1-Ebene (d. h. Landesebene) mit eingeschlossen.

ANHANG 10: LISTE DER SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE INFORMATIONSGEWINNUNG

Tabelle 25: Sachverständigenliste

Organisation	Nachname	Vorname	Land
Die Sachverständigengruppe			
Institut für Verkehr und Fremdenverkehr (Institute of Transport and Tourism)			Vereinigtes Königreich
	Lumsdon	Les	
	Weston	Richard	
	McGrath	Peter	
	Davies	Nick	
Zentrum für nachhaltigen Verkehr und Fremdenverkehr (CSTT)			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	
	Bodor	Adam	
	Lancaster	Ed	
Idéværkstedet De Frie Fugle	Larsen	Jens Erik	Dänemark
Velobuero	Stadtherr	Lukas	Schweiz
Russischer Radfahrclub (Russian Cycle Touring Club). NRO Fahrradverkehrsverband (Bicycle Transport Union)	Nalimov	Igor	Russland
Filoi tou podèlatou (Freunde des Fahrrads)	Hadjialexiou	Lydia	Griechenland
Ministry of Tourism	Dangulea	Julia	Rumänien
Sustrans			Vereinigtes

Organisation	Nachname	Vorname	Land
			Königreich
	Insall	Philip	
	Cope	Andy	
Ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH	Weinberger	Christian	Österreich
ARGUS (Österreich)	Hemmens	Benjamin	Österreich
IG-Fahrrad	Leitner	Wolfgang	Österreich
Fietsersbond vzw	Herrijgers	Eva	Belgien
Udruga BICIKL	Širola	Darinka	Kroatien
Ministerium für Ökologie	Peigne	Hubert	Frankreich
Verkehrsforschung	Martinek	Jaroslav	Tschechische Republik
Polish Greenways	Krystztof	Florys	Polen
Vist 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
Litauische Radfahrgemeinschaft (Lithuanian Cyclists' Community)	Ružinskas	Saulius	Litauen
Stiftung Umweltpartnerschaft (Polish Environmental Partnership Foundation, 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
SBB, Kommunikation & Public Affairs	Kormann	Reto	Schweiz
Fundacion de los ferrocarriles	Hernandez-Colorado	Arantxa	Spanien
CCN, Cycle Campaign Network	Franklin	John	Vereinigtes Königreich
Stiftung SchweizMobil	Utiger	Martin	Schweiz
Fundacion de los ferrocarriles Espanoles	Aycart	Carmen	Spanien

Organisation	Nachname	Vorname	Land
ETRA	Roetyncck	Annick	Europa
Amber Trail Greenways	Rohac	Jan	Slowakei
Greenways	Sepsei	Gergely	Ungarn
Stiftung Umweltpartnerschaft (Polish Environmental Partnership Foundation, Polen)	Milka	Nizinska	Polen
Stiftung Umweltpartnerschaft (Czech Environmental Partnership Foundation, 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
Trendscope GbR	Keutmann	Ulf	Deutschland
Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.	Peters	Uwe	Deutschland
Stiftung Umweltpartnerschaft (Czech Environmental Partnership Foundation, Tschechische Republik)	Mourek	Daniel	Czech Republic
CzechTourism	Martinek	Jaroslav	Tschechische Republik
Fachhochschule Eberswalde / Studiengang Tourismusmanagement, Regionalentwicklung	Rein	Hartmut	Deutschland
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

Organisation	Nachname	Vorname	Land
Regionalmanagement Neustadt / Paneuropa-Radweg	Frauenreuther	Margit	Deutschland
DTV (Deutscher Tourismusverband e.V.) - verantwortlich für das Pilotprojekt D-Route 3 (=EV2)	Keutmann	Ulf	Deutschland
DTV (Deutscher Tourismusverband e.V.) - verantwortlich für das Pilotprojekt D-Route 3	Schelkle	Judith	Deutschland
DZT Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. - Themenmanagerin Aktivurlaub	König	Beate	Deutschland
Radschlag - Büro für Tourismus und Radverkehr	Tiffe	Andrea	Deutschland
Ruhr Tourismus – Teamleiter Fahrradtourismus	Lottritz	Christoph	Deutschland
invent GmbH	Miglbauer	Ernst	Deutschland
Trendscope	Hürten & Brimmer	Dennis & Oliver	Deutschland
Treinreiswinkel	Brall	Helmut	Niederlande
Fietsvakantiewinkel	Houtstra	Frank	Niederlande
Fietsplatform	Nijland	Erik	Niederlande
NBTC (Niederländisches Büro für Tourismus)	Ornee	M	Niederlande
Toerisme Vlaanderen (Flämisches Büro für Tourismus)	Vervlyte	Dries	Belgien
BMWFJ	Penitz	Renate	Österreich
Projektkoordinatorin INTERREG IV B "DEMARRAGE"	Wicht Matas	Melanie	Deutschland
Westtoer	Callens	Moira	Belgien
GIZ Belgrad	Matijasevic	Nebosja	Serbien
Ciklonaut	Erakovic	Jovan	Serbien
SBB - Abteilung Medien	Marti	Roman	Schweiz
Scandlines	Bohnsack	Juliane	Deutschland, Dänemark, Baltische Staaten, Schweden
Balearia	Boix	Pilar	Spanien

ANHANG 11: ÜBERSICHT FÄHREN

Tabelle 26: Fahrenbetreiber und Fahrradmitnahmemöglichkeiten

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Fahrradmitnahme?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)	Verbindungsänderungen seit 2009?	Preisänderungen seit 2009?
Adria Ferries	Italien, Albanien	Ja	Frei	Ancona / Bari - Durres	Ja	Nein
Agemar	Italien, Albanien	Ja	Frei	Triest / Bari - Durres	Ja	Nein
Alstrafikken	Dänemark	Ja	12 Euro (Einweg)	Bøjden-Fynshav	Nein	Nein
Azzurra Line	Italien, Kroatien, Albanien, Montenegro	Keine Angaben	Keine Angaben	Bari (Italien) - Durres (Albanien); Bari - Dubrovnik (Kroatien); Bari - Kotor (Montenegro); Bari - Bar (Montenegro)	Betrieb eingestellt	
Balearia	Spanien, Balearische Inseln	Ja	Frei	Algeciras - Ceuta / Tangiers; Barcelona-Mallorca / Menorca / Ibiza; Ceuta - Algeciras; Denia-Mallorca / Ibiza; Formentera - Ibiza; Ibiza - Barcelona / Denia / Formentera / Mallorca / Valencia; Mallorca - Menorca; Valencia - Menorca; Mallorca - Menorca; Mallorca - Ibiza	Ja	Nein
Bastø Fosen	Dänemark	Ja	Frei	Moss-Horten Ferry	Nein	Nein
Blueline	Kroatien, Italien	Ja	Frei	Ancona - Split / Hvar	Ja	Entfällt
Bornholms Traffiken	Schweden, Dänemark, Deutschland	Ja	9 - 26 Euro je nach Alter und Strecke	Ronne - Koge / Ystad / Sassnitz	Ja	?
Brittany Ferries	England, Irland, Frankreich, Spanien	Ja	5 Euro (Frankreich), 10 Euro (Spanien)	Portsmouth - St Malo / Caen / Cherbourg / Santander / Bilbao; Plymouth nach Roskoff / St Malo / Santander	Ja	Ja
Colorline	Dänemark, Norwegen, Schweden	Ja	5 - 15 Euro je nach Strecke	Hirtshals - Kristensand / Larvik; Stromstad - Sandefjord; Kiel - Oslo	Nein	Nein
Condor Ferries	England,	Ja	Frei	Weymouth / Poole /	Nein	Nein

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Fahrradmitnahme?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)	Verbindungsänderungen seit 2009?	Preisänderungen seit 2009?
	Frankreich			Portsmouth - Guernsey / Jersey / Cherbourg / St Malo		
Corsica Ferries	Frankreich, Italien (nach Korsika und Sardinien)	Ja	2,85 Euro	Toulon / Nizza - Korsika; Savona / Livorno - Korsika; Livorno / Civitavecchia - Sardinien; Piombino - Portoferraio	Nein	Nein
DFDS Seaways	England, Norwegen, Schweden, Niederlande, Dänemark	Ja	5 - 10 Euro je nach Strecke	Dover - Dunkerque / Calais; Newcastle - Amsterdam; Harwich - Esbjerg; Kopenhagen - Oslo; Klaipeda - Karlshamn / Sassnitz / Kiel	Ja	Ja
Dimaiolines	Italien, Sizilien, Sardinien	Ja	Frei	Neapel-Palau / Cagliari / Golfo Aranci	Betrieb eingestellt	
Fjordline	England, Norwegen, Dänemark	Ja	6 - 16 Euro je nach Strecke	Bergen - Hirtshals; Hirtshals - Stavanger / Kristiansand / Langesund	Ja	
GLD Lines	Frankreich, Italien, Spanien	Ja	Frei	Barcelona - Livorno / Civitavecchia; Civitavecchia - Toulon / Portovecchio	Ja	Nein
Grandi Navi Veloci	Spanien, Italien, Malta	Ja	Frei	Genua - Barcelona / Porto Torres / Olbia / Palermo; Palermo - Civitavecchia / Livorno / Neapel; Livorno - T. Imerese	Ja	Nein
Harwich Harbour Foot Ferry	England	Ja	1,5 - 2,5 Euro	Harwich - Shotley - Felixstowe	Nein	Nein
Compagnie Corsaire	Frankreich	Keine Angaben	Keine Angaben	St Malo - Dinan - Dinard	Entfällt	Entfällt
HD ferries	Kanalinseln, Frankreich	Ja	Keine Angaben	Jersey - Guernsey - St Malo	Betrieb eingestellt	
Hurtigruten	Norwegen	Ja	10 - 20 Euro je nach Strecke	Bergen - Alesund - Molde - Kristiansund - Trondheim - Stamsund - Harstad - Tromsø und 20 + kürzere Zwischenhalte	Nein	

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Fahrradmitnahme?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)	Verbindungsänderungen seit 2009?	Preisänderungen seit 2009?
Irish Ferries	Irland, VK, Frankreich	Ja	10 Euro	Holyhead - Dublin; Rossalire - Pembroke / Cherbourg / Roscoff	Nein	
Iscomar	Spanien, Balearische Inseln	Ja	Keine Angaben	Ibiza - Barcelona / Formentera / Denia; Valencia - Palma / Mahon; Alcudia - Ciutadella	Ja	Entfällt
Jadrolinija	Kroatien	Ja	1 Euro	Ziele in Rijeka, Zadar, Sibenik, Split und Dubrovnik	Entfällt	Entfällt
Langeland trafikken	Dänemark	Ja	Erwachsene: 18 Euro, Kinder: 10 Euro	Spodsbjerg - Tars	Nein	Ja
LD Lines	England, Frankreich	Ja	Frei	Le Havre - Portsmouth; Dover - Calais; Marseilles - Tunis; St Nazaire - Gijon	Ja	Nein
Minoan	Italien, Griechenland	Ja	Frei	Patras - Ancona / Venedig / Korfu / Igoumenitsa; Piräus - Heraklion	Nein	Nein
Moby Lines	Italien, Korsika, Sardinien	Ja	Frei	Genua - Olbia / Porto Torres / Bastia; Olbia - Porto Torres / Livorno / Piombino / Civitavecchia; Livorno - Bastia; Bonifacio - St di Gallura; Portoferrario - Piombino	Entfällt	Entfällt
Naviera Armas	Portugal, Kanarische Inseln	Ja	5 - 15 Euro (mit Fahrzeug kostenlos)	Teneriffa, Portimao, Madeira, Lanzarote, La Palma, La Gomera, Gran Canaria, Fuerteventura, El Hierro	Nein	Nein
Nordic Jet Line	Finnland, Estland	Keine Angaben	Keine Angaben	Tallinn-Helsinki	Betrieb eingestellt	
Norfolk Line	England, Belgien, Schottland, Irland	Ja	Frei	Dover - Dunkerque; Liverpool - Belfast / Dublin; Edinburgh - Zeebrugge	Betrieb eingestellt	
North Link Ferries	Schottland - Shetland-Inseln /	Ja	Frei	Aberdeen - Kirkwall / Lerwick; Scrabster - Stromness; Lerwick -	Nein	Nein

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Fahrradmitnahme?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)	Verbindungsänderungen seit 2009?	Preisänderungen seit 2009?
	Orkney			Kirkwall		
P & O Ferries	England, Niederlande, Belgien, Frankreich, Spanien, Irland, Schottland	Ja	Frei	Dover - Calais; Hull - Rotterdam / Zeebrugge; Bilbao - Portsmouth; Liverpool - Dublin; Larne - Troon / Cairnryan	Nein	Nein
Polferries	Polen, Dänemark, Schweden	Ja	5,60 – 7,80 Euro je nach Strecke	Danzig - Nyashamn; Swinoujscie - Ystad / Kopenhagen / Rønne	Nein	Ja
RG Line	Finnland, Schweden	Ja	6 Euro	Vaasa - Umea	Nein	Nein
Samsøfaergen	Dänemark	Ja	3,30 Euro	Kolby Kas - Kalundborg; Saelvig - Hou	Ja	Ja
Scandlines	Deutschland, Finnland, Schweden, Litauen	Ja	5 - 10 EUR je nach Strecke	Klaipeda - Kiel / Sassnitz / Karlshamn; Helsinki - Stockholm / Turku; Stockholm - Turku / Mariehamn	Ja	Ja
Sea France	England, Frankreich	Ja	Frei	Dover - Calais	Betrieb eingestellt	
Smyril Line Ferries	Island, Faröer-Inseln, Dänemark	Ja	15 Euro	Torshavn - Seydisfjordur; Seydisfjordur - Hortshals	Ja	Ja
Snav	Italien, Sizilien, Sardinien, Kroatien, Griechenland	Keine Angaben	Keine Angaben	Neapel - Procida - Ischia; Capri - Castellammare / Sorrent / Neapel; Neapel - Sorrent; Neapel - Panera - Stromboli - Lipari - Vulcano; Ancona - Split / Spalato	Ja	Entfällt
SNCM	Frankreich, Italien, Korsika, Sardinien	Keine Angaben	Keine Angaben	Toulon / Marseilles / Nizza - Sardinien / Korsika	Nein	Entfällt
SpeedFerries	England, Frankreich	Betrieb eingestellt				
Steam Packet	England, Isle of Man,	Ja	Frei	Liverpool / Heysham / Belfast/ Birkenhead	Ja	Nein

Betreiber	Länder (oder Inseln)	Fahrradmitnahme?	Preis (Einzelfahrt, sofern nicht anders angegeben)	Fährstrecke (Hin und zurück, sofern nicht anders angegeben)	Verbindungsänderungen seit 2009?	Preisänderungen seit 2009?
	Irland			/ Dublin - Douglas		
Stenna Line	England, Holland, Irland, Schottland	Ja	Ca. 5 Euro je nach Strecke	Belfast - Cairnryan / Liverpool; Fishguard - Rosslaire; Harwich - Hook of Holland; Holyhead - Dun Laoghaire / Dublin	Ja	Nein
Superfast Ferries	Schottland, Belgien, Griechenland, Italien	Ja	Frei	Ancona / Bari - Patras / Igoumenitsa / Korfu; Piräus / Heraklion	Ja	Nein
Tallink Silja	Finnland, Schweden, Estland	Ja	10 Euro	Stockholm - Helsinki / Åland / Tallinn / Turku / Riga; Helsinki - Tallinn	Ja	Nein
Tirrenia	Albanien, Italien, Korsika, Sardinien	Keine Angaben	Keine Angaben	Arbatax - Olbia / Genua / Civitavecchia / Cagliari; Cagliari - Trapani / Civitavecchia / Neapel / Palermo; Civitavecchia - Olbia; Genua - Olbia / Porto Torres; Neapel - Palermo; Termoli - Tremiti	Ja	Nein
Transeuropa Ferries	England, Belgien	Nein	Entfällt	Ostend - Ramsgate	Nein	Entfällt
Transmanche Ferries	England, Italien, Frankreich, Irland	Ja	Frei	Le Havre - Portsmouth / Newhaven; Dieppe - Newhaven	Ja	Nein
TT Line	Deutschland, Schweden	Ja	6 Euro	Rostock - Travemünde - Trelleborg	Nein	Ja
TTT Lines	Italien, Sizilien	Ja	12 Euro	Neapel - Catania	Nein	Nein
Venezia Lines	Italien	Ja	10 Euro	Durres - Bari; Venedig - Porec / Rovinj / Istra	Ja	Nein
Viking Line	Finnland, Schweden, Estland	Ja	7 Euro	Helsinki - Tallinn; Mariehamn - Helsinki / Turku / Kapelskar / Stockholm	Nein	Nein
Virtu Ferries	Italien, Sizilien, Malta	Ja	Frei	Valletta - Pozzallo / Catania	Nein	Nein

ANHANG 12: SACHVERSTÄNDIGENBEFRAGUNG ZUM FAHRRADTOURISMUS 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. Sie wurde 2012 mit zusätzlichen Fragen wiederholt. **Die Ergebnisse der Befragung von 2009 stehen zum Vergleich in Klammern.**

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 Radurlaubspräferenzen 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, Gleich bleibend, Steigend, Weiß nicht* zu äußern. Die Antworten auf die drei Fragen zu Stand und Nachfrage beim Fahrradtourismus weisen durchgängig gleich bleibende Niveaus aus. Zu den Fragen, die die Finanzierung der Radwege betrafen, gingen gemischte Antworten ein, wobei die zweithäufigste Antwort *Gleich bleibend* (34 % beziehungsweise 33 %) lautete.

Diese Gruppe an Fragen zeigte die deutlichsten Veränderungen in der Befragung: Während 2009 die Entwicklung der Radwege und die Nachfrage nach Fahrradtourismus noch als gleich bleibend angesehen wurde, lassen die Antworten von 2012 nun einen Anstieg auf beiden Gebieten erkennen. Dies steht im Gegensatz zu den beiden Fragen zur Finanzierung, wo eine umgekehrte Tendenz herrscht: So wurden sie früher als ansteigend und jetzt als gleich bleibend angesehen, was vermutlich das derzeitige wirtschaftliche Klima in Europa widerspiegelt.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Die Nachfrage nach Fahrradurlaub in Ihrem Land ist	Steigend – 85 % (Gleich bleibend, 83 %)	Steigend (Gleich bleibend)
Die Nachfrage nach Tagesausflügen mit dem Rad in Ihrem Land ist	Steigend – 84 % (Gleich bleibend, 86 %)	Steigend (Gleich bleibend)
Die Zahl der Radrouten ist	Steigend – 75 % (Gleich bleibend, 66 %)	Steigend (Gleich bleibend)
Die Höhe der finanziellen Aufwendungen für Radrouten durch die Gemeinden ist	Gleich bleibend – 36 % (Steigend 42 %)	Gleich bleibend (Steigend)
Die Höhe der finanziellen Aufwendungen für Radrouten durch regionale Regierungen ist	Gleich bleibend – 37 % (Steigend, 44 %)	Gleich bleibend (Steigend)
Im Allgemeinen ist der Fahrradtourismus in Ihrem Land	Steigend – 85 % (Gleich bleibend, 78 %)	Steigend (Gleich bleibend)

EuroVelo

Die Befragten sollten angeben, ob ihnen EuroVelo bekannt sei; von denen, die darauf antworteten, bestätigten 75 % (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.

Bei dieser Gruppe von Fragen kam es bei den beiden Befragungen nur zu wenigen Unterschieden in der Beantwortung. EuroVelo wird nach wie vor als wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus angesehen (90 % stimmten dem entweder zu oder sogar stark zu). Es wurde zusätzlich gefragt, ob Euro Velo in das TEN-V-Programm integriert werden soll und diesmal stimmten insgesamt 66 % dem entweder zu oder sogar sehr zu.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Das EuroVelo-Netz ist wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus in Europa	Stimme zu – 48 % (Stimme sehr zu, 47 %)	Stimme zu
EuroVelo sollte in das TEN-V-Programm mit einbezogen werden	Stimme zu – 34 %	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus in Ihrem Land	Stimme zu – 41 % (43 %)	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des ländlichen Tourismus in Ihrem Land	Stimme zu – 43 % (35 %)	Stimme zu
EuroVelo ist wichtig für die Entwicklung des städtischen Tourismus in Ihrem Land	Stimme zu – 39 % (Neutral, 34 %)	Stimme zu (Neutral)
Radfernwege sind weniger wichtig als örtliche Radwege	Lehne ab – 43 % (42 %)	Lehne ab
Radfernwege ziehen mehr Besucher an als örtliche Radwege	Stimme zu – 36 % (43 %)	Neutral (Stimme zu)

Fahrräder und Beförderung

Anschließend wurde gefragt, wie einfach es wäre, bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit Radfahren und Fahrradbeförderung in ihrem Land auszuführen, und es sollte zur Beantwortung die vorgegebene Skalierung *Überhaupt nicht einfach, Nicht einfach, Neutral, Einfach, Sehr einfach, Nicht zutreffend* genutzt werden. **Dabei wurde eine starke Unzufriedenheit 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. **Dieses Bild scheint bei Bussen, Straßenbahnen oder Flugzeugen 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.

Und auch bei dieser Fragengruppe gibt es wenig Unterschiede zwischen den beiden Befragungen. Beunruhigenderweise wird „das Fahrrad in einem Nahverkehrs- oder Regionalzug mitzuführen“ nun als schwieriger angesehen als noch 2009, und dies trotz der Tatsache, dass bereits seit einigen Jahren das *Dritte Eisenbahnpaket* existiert. Dies kann aber möglicherweise auch auf Unterschiede bei der Auswahl zurückzuführen sein.

Aufgabe	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Ihr Fahrrad in einem Nahverkehrs- oder Regionalzug mitzuführen?	Nicht einfach – 33 % (Sehr einfach, 38 %)	Neutral (Sehr einfach)
Ihr Fahrrad in einem InterCity-Zug mitzuführen?	Nicht einfach – 41 % (34 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Hochgeschwindigkeitszug mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach – 40 % (50 %)	Überhaupt nicht Einfach
Ihr Fahrrad in einem EC-Zug oder einem anderen internationalen Zug mitzuführen?	Nicht einfach – 33 % (Überhaupt nicht einfach, 35 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Bus des Ortsverkehrs oder in der Straßenbahn mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach – 48 % (50 %)	Überhaupt nicht einfach
Ihr Fahrrad in einem Fernreisebus mitzuführen?	Überhaupt nicht einfach (41 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einer Fähre mitzuführen?	Einfach – 32 % (33 %)	Einfach
Ein Fahrrad auf einem Bahnhof (Eisenbahn) zu mieten?	Überhaupt nicht einfach – 36 % (38 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einem Inlandsflug mitzuführen?	Nicht einfach – 27 % (30 %)	Nicht einfach
Ihr Fahrrad auf einem Auslandsflug mitzuführen?	Nicht einfach – 29 % (30 %)	Nicht einfach

Fahrradreisen

Zu Fahrradfernrreisen 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 usw.). 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.

Es überrascht nicht, dass die Antworten der beiden Befragungen auch hier relativ gleich bleiben und alle in der Literatur ermittelten Faktoren, die wichtig für die Entwicklung des Fahrradtourismus sind, sind ebenfalls gleich bleibend.

Faktor	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Eine verkehrsfreie Strecke	Sehr wichtig – 32 % (38 %)	Sehr wichtig
Schöne Landschaft	Sehr wichtig – 46 % (47 %)	Sehr wichtig
Dienstleistungseinrichtungen wie beispielsweise Unterkünfte und Cafés	Wichtig – 37 % (39 %)	Wichtig
Klare Beschilderung	Sehr wichtig – 31 % (35 %)	Sehr wichtig (Wichtig)
Fahrt durch bzw. in der Nähe von Naturschutzgebieten oder von landschaftlich auffallend schönen Gebieten	Wichtig – 36 % (Sehr wichtig, 38 %)	Wichtig (sehr wichtig)
Zuverlässige Informationen	Sehr wichtig – 37% (Wichtig, 38%)	Sehr wichtig (Wichtig)
Anbindung an die Bahn	Wichtig – 36 % (33 %)	Wichtig
Besucherattraktionen	Wichtig – 39 % (33 %)	Wichtig
Fahrt auf einer langen (internationalen) Route	Etwas wichtig – 34 % (35 %)	Etwas wichtig
Länderübergreifende standardisierte Beschilderung auf internationalen Radwegen	Wichtig – 38 % (37 %)	Wichtig
Länderübergreifende Qualitätsstandards für internationale Radwege	Wichtig – 36 % (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.

Der Anstieg bei der Präferenz „Radfahren von zu Hause aus“, „Radfahren im eigenen Land“ und „Bahn-/Rad-Urlaub“ in der Befragung von 2012 deutet darauf hin, dass der Fahrradtourismus ideal für die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismusprodukts geeignet ist.

Präferenzen	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Fahrradreise von zu Hause aus zu einem touristischen Ziel	Sagt mir zu – 41 % (33 %)	Sagt mir zu (Neutral)
Fahrradreise in Ihrem eigenen Land	Sagt mir zu – 52 % (38 %)	Sagt mir zu
Fahrradreise in einem anderen Land in Europa	Sagt mir zu – 46 % (46 %)	Sagt mir zu
Fahrradreise in einem anderen Teil der Welt	Neutral – 38 % (36 %)	Neutral
Flug-/Fahrradurlaub	Neutral – 30 % (Sagt mir nicht zu, 29 %)	Sagt mir nicht zu
Auto-/Fahrradurlaub	Sagt mir zu – 35 % (30 %)	Neutral
Zug-/Fahrradurlaub	Sagt mir zu – 48 % (42 %)	Sagt mir zu
Bus-/Fahrradurlaub	Sagt mir nicht zu – 30 % (Neutral, 34 %)	Neutral

Die Zukunft

Die Befragung von 2012 wurde um eine zusätzliche Gruppe von Fragen erweitert, die sich auf potentielle Hindernisse für das Wachstum des Fahrradtourismus konzentrierte. Die Antworten konnten in der folgenden Skalierung gegeben werden: *Großes Hindernis*, *Kleines Hindernis*, *Kein Hindernis*, *Keine Erfahrung mit diesem Faktor*. Für alles sechs Faktoren lautete die häufigste Antwort „Großes Hindernis“, wobei die Verfügbarkeit regionaler oder nationaler Finanzierungsmöglichkeiten und die nationale Verkehrspolitik als die größten Herausforderungen angesehen wurden.

Hindernisse	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Nationale (Verkehrs-)Politik	Großes Hindernis – 48 %	Großes Hindernis
Verfügbare regionale Finanzierungsmöglichkeiten	Großes Hindernis – 53 %	Großes Hindernis
Verfügbare nationale Finanzierungsmöglichkeiten	Großes Hindernis – 61 %	Großes Hindernis
Verfügbare EU-Finanzierungsmöglichkeiten	Großes Hindernis – 31 %	Großes Hindernis
Zusammenarbeit mit Interessengruppen entlang des Radwegs	Großes Hindernis – 34 %	Großes Hindernis
Projektkoordination	Großes Hindernis – 37 %	Großes Hindernis

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* 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 Iron Curtain Trail geäußert.

Darüber hinaus fielen die Antworten in beiden Befragungen diesbezüglich erneut sehr ähnlich aus. In zwei neuen Fragen wurde der Einsatz von GPS-Technik auf Radwegen untersucht. Die darauf gegebenen Antworten deuten darauf hin, dass sich diese Technologie zwar immer größerer Beliebtheit erfreut, es aber dennoch unwahrscheinlich ist, dass sie in naher Zukunft die traditionellen Navigationsformen ablösen wird.

Aussage	Häufigste Antwort	Durchschnitt der Antworten
Mehr Menschen werden in den nächsten fünf Jahren ihren Urlaub näher an ihrem Heimatort verbringen	Stimme zu – 50 % (57 %)	Stimme zu
Wander- und Fahrradurlaub wird immer beliebter werden	Stimme zu – 61 % (67 %)	Stimme zu
Das EuroVelo-Netz wird innerhalb von fünf Jahren bis 2020 fertig gestellt sein	Neutral – 52 % (47 %)	Neutral
EuroVelo sollte zu einer wichtigen nachhaltigen Tourismuseinrichtung werden	Stimme zu – 43 % (48 %)	Stimme zu
EuroVelo sollte von der EU finanziert werden	Stimme sehr zu – 43 % (48 %)	Stimme zu
EuroVelo ist ein guter Name für Radfernwege	Stimme zu – 47 % (47 %)	Stimme zu
Die Finanzierung des Fahrradtourismus sollte sich ausschließlich auf kommunale Programme konzentrieren	Lehne ab – 44 % (44 %)	Lehne ab
Es sollte mehr Themen-Radwege wie den Iron Curtain Trail geben	Stimme zu – 43 % (52 %)	Stimme zu
Die Verfügbarkeit und Verwendung von GPS-Anwendungen für Radwege wird die Beschilderung vor Ort überflüssig machen	Lehne sehr ab – 27 %	Lehne ab
EuroVelo-Radwege müssen mit GPS-Instrumenten und -Anwendungen ausgerüstet werden, um auch weiterhin attraktiv zu bleiben	Stimme zu – 39 %	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 Regierungen:** Nach Auffassung vieler Befragter fällt der Regierung (auf kommunaler, nationaler und europäischer Ebene) eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung der Ressourcen 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.

Der Umfang der zusätzlichen Kommentare in der Befragung von 2012 spiegelte jenen aus dem Jahre 2009 wieder. So wurden vor allem die Themen in Bezug auf die Finanzierung und den gesetzlichen Rahmen häufig aufgegriffen.

Die nachstehende Tabelle bildet die geografische Verteilung der Befragten ab.

Tabelle 27: Geografische Verteilung der Befragten

Land	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Jahr	2009		2012	
Österreich	8	2,3	16	3,8
Belgien	7	2,0	7	1,6
Bosnien-Herzegowina	-	-	2	0,5
Bulgarien	13	3,7	0	0,0
Kroatien	1	0,3	6	0,3
Zypern	-	-	18	4,2
Tschechische Republik	8	2,3	6	1,4
Dänemark	-	-	4	0,9
Estland	-	-	1	0,2
Finnland	3	0,9	1	0,2
Frankreich	8	2,3	104	24,4
Deutschland	43	12,4	31	7,3
Griechenland	2	0,6	25	5,9
Ungarn	31	8,9	2	0,5
Island	-	-	4	0,9
Irland	3	0,9	4	0,9
Italien	75	21,6	18	4,2
Litauen	2	0,6	1	0,2
Niederlande	9	2,6	4	0,9
Polen	2	0,6	1	1,2
Rumänien	22	6,3	8	1,9
Russland	1	0,3	0	0,0
Serbien	1	0,3	1	0,2

Land	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Slowakei	9	2,6	28	6,6
Slowenien	1	0,3	1	0,2
Spanien	69	19,8	15	3,5
Schweden	1	0,3	6	1,4
Schweiz	3	0,9	6	1,4
Türkei	-	-	22	5,2
Vereinigtes Königreich	26	7,5	8	1,9
Insgesamt	348	100,0	426	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



ISBN 978-92-823-3842-1

doi: 10.2861/30726



Amt für Veröffentlichungen