

Fahrradtourismus: Die europäische Dimension

Touristische Realisierung der AGENDA 21?!

Der dynamischen Nachfrage nach dem Urlaub per Rad steht kein hinreichendes Angebot an Produkten und Infrastruktur gegenüber. Dabei kann Fahrradtourismus ein wichtiges Element einer von allen Akteuren geforderten nachhaltigen Tourismusentwicklung für breite Bevölkerungsschichten in Europa werden, wenn Hemmfaktoren beseitigt werden und professionelle Vermarktung die derzeitige Unkenntnis hinsichtlich der Reiseinformation und Organisation dauerhaft abbaut. Der ECF (European Cyclists Federation) hat eine Studie für ein europäisches Radroutennetz vorgelegt und einen Antrag für eine Machbarkeitsstudie eingereicht.

Hätten Sie gedacht, daß in **Deutschland** das Fahrrad als Urlaubsreiseverkehrsmittel (d.h. das Verkehrsmittel mit dem längsten Reiseanteil an Kilometern der Haupturlaubsreise) weit vor dem Wohnmobil oder der Schiffsreise liegt? Oder das im letzten Urlaub rund ein Viertel aller Deutschen Rad gefahren ist? Die Marktstruktur und die (Fach-)Medien erzeugen ein Zerrbild, daß nur langsam abgebaut wird. So berichtet die Fachzeitschrift IVW International einmal pro Jahr in einem 20 Seiten langen Extrareport über die Schiffsreise, während das Thema Urlaub mit dem Fahrrad in einem 5-Spalter“ abgehandelt wird. Die unsicheren und fehlenden wissenschaftlichen Daten zum Fahrradtourismus tun ein übriges, um das wirtschaftliche Gewicht dieses dynamischen Nischenproduktes nur mangelhaft wiederzuspiegeln.

Europäische Entwicklung inhomogen

In **Österreich** fahren 24% aller Urlauber Fahrrad. Die Alpenrepublik hat bereits vor Jahren eine Werbekampagne zum Thema Radurlaub in Österreich gestartet. Saisonverlängerung, Sommerauslastung und Imagegesichtspunkte standen und stehen dabei im Vordergrund. Im **Vereinigten Königreich** liegt Radfahren an zweiter Stelle der Urlaubsaktivitäten. Ein Verein (Sustrans) arbeitet daran, der großen Nachfrage, unterstützt durch das Wirtschaftsministerium und einen Fond aus Lotto-

geldern endlich eine geeignete Infrastruktur zur Verfügung stellen. Erste Routen sind bereits fertiggestellt.

Dänemark spricht in einem Sonderkatalog junge Touristen an, die mit dem Rad das Land im wahrsten Sinne des Wortes erfahren wollen. Dabei hat die entwickelte Infrastruktur mit einem vorbildlich und einheitlich beschildertem, 3300 Kilometern umfassenden Routennetz für einen Boom im klassischen Radfahrerland Dänemark gesorgt. Rund 85% aller ausländischen Urlauber nehmen ihr Fahrrad inzwischen mit nach Dänemark.

In den **Niederlanden** hat Radfahren bekanntermaßen Tradition. Hier hat das Fiets“, auch in Zeiten der expansiven Motorisierung der sechziger und siebziger Jahre nie seinen Status verloren und ist deshalb auch heute als erlebnisreiches Urlaubsverkehrsmittel präsenter denn je. Allerdings verläuft diese qualitative und quantitative Entwicklung durchaus nicht überall in Europa so dynamisch. Die Staaten in **Südost- und Südwesteuropa**, zumeist starke Incomingländer im Badetourismus, partizipieren nicht von der Entwicklung. Zwar können Länder wie Spanien und Italien auf große Radsporttraditionen verweisen, wer jedoch im Urlaub nicht vorwiegend sportlich auf dem Rennrad, sondern natur- und erlebnisorientiert unterwegs ist, wird noch als Weltwunder bestaunt.

Von der Eigendynamik zur Planung

Im Gegensatz zum Donauradweg, dem erfolgreichsten europäischen Radfernweg (Rund 120.000 - 150.000 Radler "erfahren" ihn pro Jahr von Passau nach Wien und erzeugen einen volkswirtschaftlichen Umsatz von rund 45 Mio. ECU) der nicht geplant wurde, sondern sich Schritt für Schritt aus der touristischen Nachfrage entwickelte, werden jüngere Produkte wie der Tauernradweg im österreichischen Salztal umfassend und durchgängig konzipiert und professionell vermarktet, so daß bereits im ersten Jahr nach seiner Eröffnung fünfstellige Benutzerzahlen zu verzeichnen waren. Ähnliches ist von der Weser und von anderen Flußläufen zu berichten, die Pionierfunktionen bei der fahrradtouristischen Entwicklung übernahmen. Aber auch in Mittelgebirgsregionen wie der deutschen Rhön werden inzwischen die Chancen erkannt, wenn auch in anderem Rahmen.

Fahrradtourismus besitzt inzwischen scheinbar im teilweise stagnierenden oder rückläufigen deutschen Markt bislang Wachstumsgarantie: So kann das Münsterland, das seit vielen Jahren konsequent aufs Rad setzt (mehr als 1/3 der Übernachtungen entfallen dort auf Fahrradtourismus) auf weiterhin steigende Übernachtungszahlen verweisen, während der bundesdeutsche Durchschnitt Rückgänge zu verzeichnen hat.

Neue Produkte verkaufen sich in der Folge der fahrradtouristischen Entwicklung oft glänzend. So ging der Radwanderführer zum deutsche Ostseeküstenradweg, der erst im Mai 1995 eröffnet wurde, bereits im Frühjahr mit einer Startauflage von 200.000 Exemplaren in den deutschen Buchhandel.

Chance für die Mosel ?

Die Mosel als europäischer Fluß hat durchaus gute Voraussetzungen für einen prosperierenden Fahrradtourismus. Grundlagen in Form einer herrlichen Landschaft, gewachsener touristischer Infrastruktur und einer zunehmend gut ausgebauten Radroute in Frankreich, Luxemburg und Deutschland. Im Rahmen der Fördermaßnahme „Europäisches Tal der Mosel“ führte das ETI mit dem ADFC eine Befahrung der Route von der Quelle bis zur Mündung durch, um die Fahrradinfrastruktur weiterzuentwickeln.

Obwohl nach Untersuchungen rund 40.000 Radtouristen pro Saison an der Mosel unterwegs sind, gibt es allerdings bisher keine Institution, die eine internationale, zusammenfassende Vermarktung und Koordination der Route übernommen hat. Die Erfahrung anderer Projekte zeigt aus Sicht des ADFC die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme.

Handeln statt diskutieren

Die Bedeutung und Möglichkeiten des Fahrradtourismus ist jedoch noch generell in Europa stark unterschätzt. Dies trifft sowohl auf die nationalen Tourismusorganisationen zu, als auch auf die Europäische Union, die zwar Milliardensummen für Europäische Netze (Insbesondere Telekommunikation und Autoverkehr) ausgibt, aber 1994 ein vorgeschlagenes Projekt der European Cyclist's Federation (ECF), dem Dachverband der europäischen Fahrradverbände, für die Erarbeitung einer Grundlage eines europäischen Radfernweges ablehnte. Dabei wird die Notwendigkeit einer Bewußtseinsveränderung auch im Tourismus inzwischen auf vielen Konferenzen rege diskutiert. Der ECF hat nun, nach der Schlußklärung der Berliner Konferenz einen neuen Förderantrag an die Kommission gestellt, in der Absicht eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Wichtig sind aus Sicht des ECF folgende Punkte:

Die inhaltliche Bedeutung und technische Definition einer touristischen Fahrradroute muß geklärt und vereinheitlicht werden, um die Ziele einer Erschließung klar zu umreißen.

Erfassung und Bestandsaufnahme der bestehenden Radfernwege und fahrrad-touristischen Routennetzelemente

Hierbei sind bereits wesentliche Schritte getan worden. Der ECF hat eine Studie für ein europäisches Routennetz mit dem Namen Eurovelo“ vorgelegt.

Fachtagungen und Expertenkommissionen müssen Inhalte und Rahmen der Aktivitäten für ein europäisches Netz

Versand von Fahrrädern durch die europäischen Bahnen, die auch in Zeiten des gemeinsamen Marktes nicht attraktiv gewährleistet ist, während das Flugzeug, das innereuropäisch keinen Beitrag zum umweltverträglichen Tourismus leistet, bereits heute die Mitnahme problemlos leistet.

Ziel muß es sein, ein Netzwerk beschilderter Routen in Europa anbieten zu können, daß europäisch vermarktet werden. Die Erschließung erfolgt dabei weitestgehend unter Nutzung vorhandener Infrastruktur. Die regional unterschiedlich fortgeschrittene Entwicklung ist zu beachten und die Förderung der finanziell schwächer gestellten Länder zu berücksichtigen. Die Vermarktung und touristische Information erfolgt zentral (z.B. durch die nationalen Touristusstellen) und mehrsprachig.



Ernst Hürlimann in: J. Ebner, radfahren

abstecken und die Interessen der Einzelstaaten angemessen aufeinander abstimmen. Bei dieser Entwicklung ist die Bereitstellung von umweltverträglichen Reisekapazitäten zu beachten. Dies gilt insbesondere für die grenzüberschreitende Mitnahme und den

Die Europäischen Fahrradverbände haben inzwischen erste Vorstellungen entwickelt und diskutiert.

Eine weitere Entwicklung bedarf jedoch dringend einer koordinierenden Stelle innerhalb der Europäi-

De Velo am Alldag

schen Union, die der Verantwortung der Union für die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus gerecht wird. Dafür wird sich der ADFC auch weiterhin einsetzen.

Frank Hofmann
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, ADFC e.V., Mitglied des Bundesvorstandes

Literatur:

* ADFC Bundesverband (1993): *Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus.*

Umfassende, zielgruppengerechte Sammlung von Förderkriterien, nutzergerechter Infrastruktur und regionalen Beispielen für Akteure und Entscheider im Tourismus. (Beim ADFC für DM 6,- zu bestellen)

* Biermann/Hofmann/Steinecke (Hrsg. 1996): *Fahrradtourismus - Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. (Tagungsband mit aktuellen Beiträgen der gleichnamigen Konferenz in Saarburg) (Beim ADFC für DM 24,50 zu bestellen.)*

* Sustrans (Hrsg 1996): *European Cycle Routes - A report on national and international developments. (Prepared for Sustrans by Jens Erik Larsen) Stand und Tendenzen des Fahrradtourismus in Europa. Erhältlich beim ECF, Brüssel.*

Frank Hofmann ist Mitglied des Bundesvorstandes im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC e.V.), zuständig für Tourismus. Er ist der Autor des ADFC-Ratgebers "Radfernwege in

Deutschland". Dieses 1996 in zweiter neubearbeiteter Auflage erschienene Buch beschreibt sämtliche deutschen Radfernwege und gibt Empfehlungen für Planung, Anlage und Betrieb touristischer Radrouten. Beruflich erarbeitete er nach seinem Studium der Kartographie in Kooperation mit ADFC und Tourismus-Verwaltungen drei Jahre lang die "ADFC-Radtourenkarte". Als Projektleiter leitete er in den vergangenen Jahren die vielbeachtete Veranstaltungsreihe des ADFC auf der ITB in Berlin.

Anschrift des Autors: Frank Hofmann, Weberbach 9, 54290 Trier. Tel.: 0651-49689, Fax: 0651-9941353, Email: FrHofmann@aol.com