White Paper

Radtourismus in der Krise? – Wohin führt der Weg?

Der Radtourismus steht vor enormen Herausforderungen, aber die aktuelle Situation bietet auch Chancen. Wenn die Branche es schafft, das sich ihr jetzt bietende Potenzial zu nutzen und die Radverkehrsströme klug zu lenken, kann sie gestärkt aus der Krise hervorgehen. Doch wie können die Akteure im Radtourismus auf die veränderte Nachfrage reagieren?

Das Coronavirus SARS-CoV-2 und die dadurch ausgelöste Pandemie ist das bestimmende Thema der letzten Wochen. Die Einschränkungen zur Eindämmung des Virus beeinflussen auch das allgemeine Mobilitätsverhalten. Gewinner ist hierbei der Radverkehr – im Alltag hauptsächlich als Alternative für den ÖPNV, in der Freizeit als willkommener Ausgleich und eine der wenigen sportlichen Aktivitäten, die noch erlaubt sind. Das wirkt sich auch auf die fahrradtouristische Nachfrage aus, insbesondere Tagesausflüge werden vermehrt unternommen. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen hat das Radverkehrsaufkommen schon jetzt deutlich zugenommen, wie erste Auswertungen deutschlandweiter Radverkehrserhebungen zeigen.

Wirtschaftsfaktor Radtourismus

Der Radtourismus hat in Deutschland große ökonomische Bedeutung. Im vergangenen Jahr haben Radurlauber (Radwanderer in wechselnden, Regioradler in festen Unterkünften) etwa 38 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben[1] gebucht. Mit geschätzten durchschnittlichen Tagesausgaben von etwa € 65,- pro Person[2] haben Radurlauber damit einen Brutto-Umsatz von knapp € 2,5 Mrd. erwirtschaftet.

Tagestouristen, die Radtouren ohne Übernachtungen unternehmen, geben pro Tag etwa € 14,- bis € 20,- aus[2]. Zahlenmäßig sind sie den Radurlaubern jedoch um das Zehnfache überlegen (2019 wurden rd. 393 Mio. Radtagesausflüge in der Freizeit oder im Urlaub unternommen[1]). Setzt man eine durchschnittliche Tagesausgabe von nur € 15,- pro Person an, haben Tagesausflüge im Radverkehr im letzten Jahr für einen Brutto-Umsatz von rd. € 5,9 Mrd. gesorgt. Dies entspricht fast dem 2,4-fachen des Umsatzes, den die Radreisenden generieren.

[1] ADFC-Radreiseanalyse 2020, Hrsg.: ADFC-Bundesverband, Berlin, 05.03.2020, abgerufen am 05.03.2020 unter https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020

[2] „Wirtschaftsfaktor Radtourismus - Wirtschaftliche Bedeutung der Radtouristen für eine Region oder einen Radweg", Michael Vieten, Vortrag im Rahmen der Radrunde – Die Radtourismus Tagung, Stuttgart, 11.01.2019

Die Bevölkerung fährt Rad

Messdaten vieler Dauerzählstellen im ganzen Land zeigen mit sehr ähnlichen Ausprägungen, dass das Radverkehrsgeschehen im Gegensatz zum öffentlichen Leben ganz und gar nicht zum Erliegen gekommen ist. Der deutliche Anstieg des Radverkehrsaufkommens seit Mitte März führt auf vielen Radwegen deutlich früher im Jahr zu Tagesbelastungen, welche im Bereich der Spitzenwerte des Vorjahres liegen. Exemplarisch hierfür ist die Auswertung der aufgezeichneten Daten der automatischen Radverkehrszählstelle in Dossenheim auf dem Neckartal-Radweg (s. **Bild 1**).

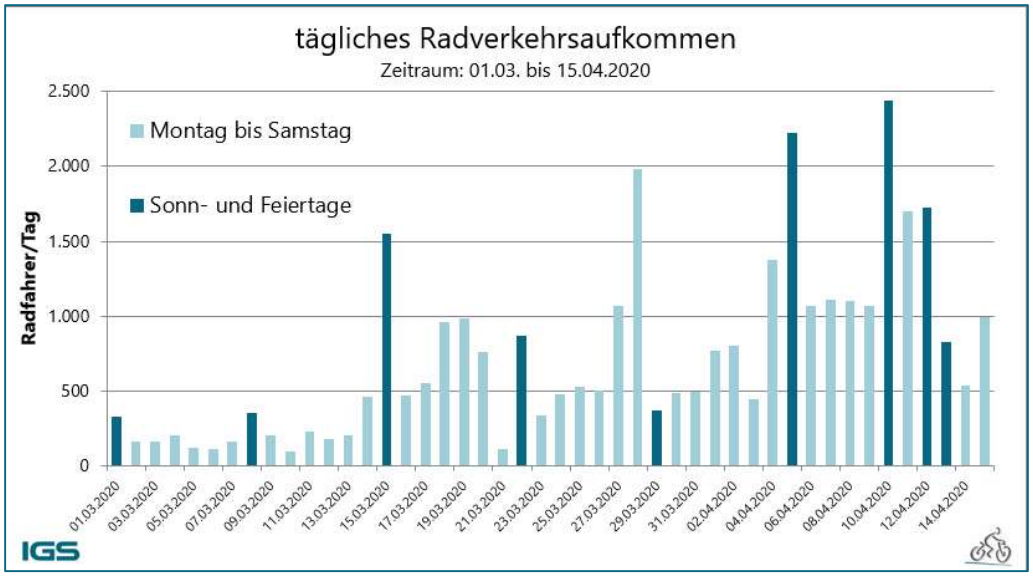

Bild 1: Messstandort Dossenheim auf dem Neckartal-Radweg, 1. März bis 15. April 2020

Legt man diese Tendenz der letzten Wochen zugrunde, ist davon auszugehen, dass die Zahl der Tagesausflüge im Radverkehr trotz pandemiebedingter Einschränkungen und erst recht mit den ersten Lockerungen weiter zunehmen wird. Wichtig wird jetzt sein, diese Ströme sinnvoll zu lenken und die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, dass diese Radfahrenden ohne Gefährdung für sich und andere unterwegs sein können. Alle Akteure im Radtourismus sind nun herausgefordert, Strategien zu entwickeln, um das wirtschaftliche Potenzial der Radfahrenden unter den gegebenen Bedingungen optimal zu nutzen und diejenigen, die das Fahrrad neu für sich entdeckt haben, dauerhaft für den Radtourismus zu gewinnen.

Um valide Daten und Erkenntnisse zum aktuellen Ausflugsverhalten im Radverkehr zu gewinnen, startet in Kürze eine Befragung[3]. Die Ergebnisse der Befra-

[3] https://befragung.igs-ing.de

gung sollen die Daten ergänzen, die bereits aus den laufenden Dauerzählungen herauszulesen sind, wie z. B. die Verschiebungen in der tageszeitlichen Nutzung des Rades in spätere Zeitbereiche. Auch zeigen erste Beobachtungen, dass vermehrt jüngere Menschen und Familien mit dem Fahrrad auf den Radwegen unterwegs sind.

„Abstand halten" gilt auch auf dem Rad

Natürlich ist es ein grundlegendes Anliegen im Sinne der Förderung des Radtourismus, die derzeit erhöhte Radverkehrsnachfrage während und über die Zeit der Pandemie hinaus zu erhalten. Dennoch kann „mehr Radverkehr" nicht alleiniges Ziel sein. In Zeiten der Pandemie ist die Minimierung von Kontakten und die Umsetzung aller Maßnahmen zur Eindämmung der Infektionen oberste Maßgabe. Wichtig ist deshalb vor allem, Massenansammlungen zu verhindern, das Radverkehrsaufkommen möglichst in die Fläche zu verteilen und das touristische Angebot diesen neuen Voraussetzungen entsprechend anzupassen.

Dazu gehört insbesondere die Gewährleistung von ausreichenden Abständen der Radfahrenden untereinander. Neuesten Erkenntnissen zufolge ist der empfohlene Mindestabstand von 1,50 m für hintereinanderfahrende Radfahrende viel zu gering. Der erforderliche Sicherheitsabstand verlängert sich bei Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h aufgrund der Luftverwirbelungen im Windschatten auf mindestens 20 m Abstand zu den nachfolgenden Radfahrenden[4]. Legt man diese Zahlen zugrunde, kann der Sicherheitsabstand auf vielen Radwegen schon jetzt nicht mehr gewährleistet werden. Überhol- und Ausweichmanöver durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten verschärfen die Situation zusätzlich.

Zwischen entgegenkommenden Radfahrenden wird bislang davon ausgegangen, dass ein Mindestabstand zwischen den Radfahrenden von 1,50 m ausreichend ist. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die infrastrukturellen Voraussetzungen eines Radwegenetzes. Faktisch betrachtet müssen zur Einhaltung eines Abstandes von mindestens 1,50 m zwischen den entgegenkommenden Radfahrenden Fahrwegebreiten von mindestens 3,50 m, besser noch 4 m vorhanden sein. Ist diese Voraussetzung nicht gegeben, sollte die Lenkung der Radfahrenden im Einrichtungsverkehr erwogen werden.

[4] Why in times of COVID-19 you should not walk/run/bike close behind each other — Follow Up with Q&A by the investigators - https://medium.com/@jurgenthoelen/why-in-times-of-covid-19-you-should-not-walk-run-bike-close-behind-each-other-follow-up-with-q-a-ca44e12cc54d ; zuletzt abgerufen: 13.04.2020
https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/corona-studie-empfiehlt-joggern-und-radfahrern-mehr-abstand,RwE73ln; zuletzt aufgerufen: 22.04.2020

Aktuelle Handlungsfelder im Radtourismus

Daher ist jetzt die Zeit, beispielsweise die Radfahrenden auf weniger frequentierte Wege als alternative Routen aufmerksam zu machen, um zur Verteilung des Radverkehrsaufkommens beizutragen. Die ohnehin anstehende Wartung der Radwegeinfrastruktur und das Qualitätsmanagement (Wege, Beschilderung) könnte genutzt werden, um insbesondere solche Trassen zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln, die bisher nicht im Fokus standen, aber dennoch den Gästen Qualitätsstandards in Wegeausbau und Wegweisung garantieren. Ad-hoc-Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können, sind mittel- und langfristig angelegten Maßnahmen vorzuziehen.

Die touristischen Akteure können geeignete alternative Routenführungen online bewerben, als GPS-Tracks oder in neu aufgelegten Karten und Broschüren zur Verfügung stellen und über die Verknüpfung mit bisher weniger bekannten POIs zu spannenden neuen Produkten entwickeln. Dabei kann der Fokus der Formulierung von neuen radtouristischen Angeboten auf vielfältige Schwerpunkte für verschiedene Ziel- und Nutzergruppen gelegt werden, wie z. B. naturräumlichen Besonderheiten, Aussichtspunkte, Vogelbeobachtung etc. Start- und Zielpunkte der empfohlenen Routen sollten gut per Rad und möglichst ohne Nutzung des ÖPNV erreichbar sein. Ziel ist es, einladende Angebote zu kreieren, um die erhöhte Radverkehrsnachfrage auch über die Zeit der Pandemie hinaus zu erhalten und dringend erforderliche Nachholeffekte generieren zu können.

Denkbar ist beispielweise eine Entwicklung von „mobilen Angeboten" und Empfehlungen für eine alternative Freizeitgestaltung („bring your own equipment"). Geöffnete Take-Away-Gastronomieangebote oder Lieferservices könnten ebenso aufgenommen werden wie Self-Service-Werkstätten mit „Fernwartungsangebot", und auch kreative Ideen wie „Schlauchomaten", Verkaufsautomaten für Souvenirs, Speisen und Getränke könnten online als zusätzliche Goodies für Radler beworben werden.

Zusätzlich ist die Zusammenarbeit der Routenbetreiber mit ihren anliegenden Betrieben und Unternehmen auch jetzt besonders wichtig. Nur die genaue Kenntnis darüber, welche Betriebe und Unternehmen welche Ideen und Konzepte haben, wie sie diese umsetzen und wie man sie in der Umsetzung unterstützen kann, wird den Radtourismus vor Ort dauerhaft sichern. Ebenso witzige und einfallsreiche Spendenaktionen – z. B. eine „virtuelle Streckennutzungsgebühr" könnten hier Raum finden.

Auch die touristischen Leistungsträger müssen sich auf Fahrradtouristen vorbereiten, denn natürlich werden auch bei möglichen Lockerungen im Gastronomie- und Tourismusgewerbe weiterhin alle Vorgaben zur Vermeidung neuer Infektionen und die Einhaltung der Abstandsregeln zu beachten sein.

Was kann getan werden?

Vorarbeiten:

- Analyse der Quellen, der Ziele und der Quell-Ziel-Beziehungen
- Netzanalyse (Bestand), Festlegung des verfügbaren und erforderlichen Wegenetzes (Bestands- und Zielnetz)
- Analyse der POIs: wo sind regelmäßig hohe Besucherzahlen?
- Ausweisung alternativer POIs fernab der Hotspots: Naturraum, Open-Air-Kultur, weiträumige Flächen für Familien

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Infrastruktur (Wege und Beschilderung), insbesondere in Hinblick auf mögliche Freigaben bisher weniger genutzter Routen
- Bewerbung von Nebennetzen und bisher wenig befahrenen Themenrouten (mittels GPS-Tracks und/oder Knotenpunktwegweisung), keine Empfehlungen für Hauptrouten und bekannte Radfernwege
- Bewerbung alternativer Ziele, keine Empfehlungen für üblicherweise stark frequentierte POIs
- Verknüpfung weitläufiger Ziele unter freiem Himmel mit alternativen Routen zu neuen radtouristischen Angeboten für verschiedene Ziel- und Nutzergruppen
- Festlegung von Start- und Zielpunkten, die mit dem Rad (ohne ÖPNV) erreichbar sind

Ziel:

- Ermöglichung der Einhaltung von Sicherheitsabständen für Radfahrende im Begegnungsverkehr sowie im Verkehrsfluss (Überhol- und Ausweichmanöver bedenken!) unter Berücksichtigung der zugrundeliegenden Infrastruktur
    - Entzerrung von Gruppen, Verteilung der Gäste im Gesamtroutennetz, Entzerrung von Pausenräumen
    - Erwägung der Ausweisung von „Einrichtungswegen“ bei beengten Verhältnissen und alternativen Routen in erreichbarer Nähe

… und wie?

- Wo möglich destinationsübergreifende Kooperationen, Zusammenschluss der Betreiber und Betriebe zu Ideenfindung und Machbarkeit
- Beschaffung aktueller Informationen zu Angebot und Verfügbarkeit von Dienstleistungen innerhalb der Destinationen, Erstellung und Pflege eines Netzwerkes: wer hat auf? Wer bietet was?
- Kontakt zu Dienstleistern und Anbietern, die ggf. zukünftig öffnen können, dass diese sich vorbereiten sollen (Auflagen erfüllen, Hygieneregeln einhalten, Sicherheitsräume gewährleisten)

veröffentlicht am:
24.04.2020

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hauptsitz
Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92-0
F (0 21 31) 79 18 92-30

Bürostandort Radschlag
Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

T (030) 70 71 77-17
F (030) 70 71 77-16

c/o codeks
Moritzstraße 14
42177 Wuppertal

info@igs-ing.de
www.igs-ingenieure.de