

#ZukunftRadtourismus – mehr als ein Trend

Tourismuspolitische Forderungen des ADFC

Präambel

Der Radtourismus ist aufgrund zahlreicher gesellschaftlicher Entwicklungen seit vielen Jahren ein stabiler, teils dynamisch wachsender Markt. Immer mehr Menschen entscheiden sich für einen Radurlaub im eigenen Land und damit für eine nachhaltige Form des Reisens.

Mit **12 Milliarden Euro Bruttoumsatz** trägt der Radtourismus einen Anteil von rund 12 Prozent an der Gesamtwertschöpfung im Deutschlandtourismus. Aufgrund seiner Anbieterstruktur fördert der Fahrradtourismus vor allem kleine und mittelständische Unternehmen und dient als wichtiges **Standbein der regionalen Wirtschaftsförderung** – insbesondere in ländlichen Räumen. Rund 75 Prozent der Routen verlaufen durch ländliche Regionen und bieten gerade dort Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben, Freizeiteinrichtungen und Einzelhandel eine relevante Einkommensquelle.

Neben der Bedeutung als Wirtschaftsfaktor leistet auch der Radtourismus einen **Beitrag zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland**. Als wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität spielt das Fahrrad eine Schlüsselrolle in der Verkehrswende und ist aus Alltag, Freizeit und Urlaub nicht mehr wegzudenken. Die ADFC-Radreiseanalyse zeigt zudem, dass die Menschen das Fahrrad nach ihrem Radurlaub häufiger in den Alltag integrieren und mehr Fahrten vom PKW auf das Rad verlagern.

Auch die **gesundheitsfördernde Wirkung und soziale Verträglichkeit** des Fahrradtourismus ist ein wichtiger Aspekt. Als aktive und gesunde Form des Reisens fördert der Radurlaub Begegnungen, Kommunikation und Integration und unterbreitet Angebote für ganz unterschiedliche Gesellschaftsgruppen.

Der Fahrradtourismus ist somit eine ökonomisch bedeutsame, umweltverträgliche und sozial gerechte Form des Reisens. Um die Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges auch künftig voranzutreiben, bedarf es einer gezielten politischen Unterstützung sowie fortlaufender Investitionen in öffentliche Infrastrukturen.

Der ADFC begrüßt daher das im **Nationalen Radverkehrsplan 3.0** genannte Ziel, die touristische Radverkehrsinfrastruktur aufzuwerten und auszubauen und fordert die umfassende Konkretisierung und zügige Umsetzung aller Maßnahmen auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene.

A. Politische Verantwortung

Koordinierungsstellen bei Bund & Land

Austausch und Schnittstellen schaffen

Mit Schaffung der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland beim Bundesamt für Güterverkehr hat der Bund die seit 1998 vom ADFC geforderte institutionelle Verantwortung für die Koordinierung und Qualifizierung der nationalen Radrouten übernommen. Dieser erste Schritt war richtig und

notwendig, kann jedoch nur ein Anfang sein. Der Bund muss seine **Koordinierungsfunktion** innerhalb Deutschlands **als dauerhafte Aufgabe begreifen** und die Geschäftsstelle mit erweiterten Kompetenzen und dauerhaften Mitteln ausstatten. Darüber hinaus muss der Bund auch auf europäischer Ebene eine koordinierende Verantwortung übernehmen und die Rolle als **National EuroVelo Coordination Centre** übernehmen bzw. eine mit dieser Aufgabe betraute Institution finanziell unterstützen.

Aufgrund der bereichsübergreifenden Verantwortung für den Radtourismus müssen die Bundesministerien für Wirtschaft und Verkehr im Rahmen von interministeriellen Arbeitsgruppen enger zusammenarbeiten. Gleichmaßen stehen die Länder in der Pflicht entsprechende **Koordinierungsstellen und/oder Arbeitsgruppen auf Länderebene** zu schaffen, die den fachlichen Austausch mit Bund, Kommunen und Tourismusorganisationen suchen und den lückenlosen Informationsfluss zwischen den einzelnen Ebenen und Zuständigkeiten gewährleisten.

B. Infrastruktur

Radnetz Deutschland

Nationale Premiumrouten entwickeln

Ein Blick in unsere Nachbarländer Schweiz, Niederlande und Dänemark zeigt, wie ein nationales Radroutennetz auch in Deutschland aussehen könnte. In zentraler Verantwortung und mit finanzieller Unterstützung des Bundes muss das **Radnetz Deutschland** mit Leben gefüllt und zügig umgesetzt werden.

Im Zuge des aktuellen Förderprogramms werden bis 2023 rund 45 Millionen Euro aus dem Klimaschutzpaket der Bundesregierung für den Ausbau der zwölf D-Routen, des Iron Curtain Trails und des Radwegs Deutsche Einheit zur Verfügung gestellt. Damit die Entwicklung des 11.700 km langen Radfernwegennetzes jedoch langfristig vorangehen kann, muss der Bund die **notwendige Finanzierung über 2023** hinaus gewährleisten und in den Haushalten verstetigen.

Als Premiumrouten für den nationalen und internationalen Fahrradtourismus gilt es weiterhin, **hochwertige und einheitliche**

Qualitäts- und Wegweisungsstandards zu definieren und gegenüber Ländern und Kommunen durchzusetzen. Ziel muss es sein, die Radfernwege im Radnetz Deutschland auf Grundlage der ADFC-Qualitätskriterien und in Abstimmung mit den touristischen Verantwortlichen dauerhaft und transparent zu qualifizieren. Als Aushängeschild für den deutschen Fahrradtourismus müssen die D-Routen eine Vorbildfunktion in der Qualitätsoffensive einnehmen.

Intermodalität

Fahrradfreundliche Mobilitätsketten

Die steigende Beliebtheit des Radfahrens wirkt sich auch auf die Mobilität im Tourismus aus. Rund ein Drittel der Radreisenden erreicht ihren Urlaubsort per Bahn. Für sie, aber auch für Alltagspendler und Tagesausflügler, sind fahrradfreundliche und aufeinander abgestimmte Verkehrsangebote von zentraler Bedeutung für eine nachhaltige und komfortable An- und Abreise.

Insbesondere bei der Bahn als umweltschonender Verkehrsträger müssen deutlich mehr **nutzerfreundliche Angebote zur Fahrradmitnahme** geschaffen werden – besonders im Fernverkehr aber auch im Regionalverkehr als Anschluss in ländliche Räume. Auf europäischer Ebene wurde die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in der überarbeiteten Fahrgastrechteverordnung bereits verpflichtend festgeschrieben. Diese Vorgaben gilt es nun beispielhaft und zukunftsweisend auf nationaler Ebene umzusetzen. Dabei müssen das Platzangebot in den Zügen und die Bedingungen an den Bahnhöfen (Zuwegung, Erreichbarkeit der Gleise mit Fahrstühlen, Ausschilderung) so gestaltet sein, dass auch **Reisende mit eingeschränkter Mobilität** ihre Fahrräder sicher und bequem transportieren können.

Auch der punktuelle und saisonale Einsatz von **Fahrradbussen** kann bei der regionalen Verteilung helfen und z. B. schlecht angebundene Orte und Regionen erschließen.

Wegweisungsstandards

Übernahme der FGSV-Wegweisung in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Für den Erfolg eines Radfernweges ist das Wegweisungssystem von grundlegender Bedeutung. Trotz steigender Nutzung von digitalen Navigationsangeboten ist die Wegweisung vor Ort wichtigster Orientierungspunkt und zugleich sichtbares Marketing und Aushängeschild für den Radfernweg.

Problematisch ist jedoch der vorherrschende bundesweite Flickenteppich. Die Mehrzahl der Bundesländer folgt bereits dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und kombiniert die Ziel- und Entfernungsangabe mit der touristischen Einschubplakette. Dieser Standard hat sich bundesweit jedoch nicht vollständig durchgesetzt; das führt gerade bei einer länderübergreifenden Wegeführung zu Qualitätsverlusten und Orientierungsproblemen.

Der ADFC fordert daher im Sinne eines einheitlichen touristischen Radleitsystems die **Aufnahme der Radverkehrswegweisung nach dem FGSV-Merkblatt in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**.

Integrierte Freizeitwegenutzung

Intelligente Strukturen und Angebote statt Wegeverbot

Für den Radtourismus ist der freie Zugang zu Natur und Landschaft zum Zwecke der Erholung eine grundlegende Voraussetzung. Insbesondere die Nutzung von Wald- und Flurgebieten muss allen Interessens-

gruppen im Sinne der Erholung offenstehen. Das Betretungsrecht regelt diesen freien Zugang zu teils privaten Flächen und kann nur in begründeten Fällen eingeschränkt werden.

Touristische Regionen in Deutschland und Österreich haben gezeigt, dass eine **integrierte Freizeitwegenutzung** in Einklang mit der Natur und den verschiedenen Interessensgruppen (z. B. Radfahren, Wandern, Reiten etc.) sinnvoll und möglich ist. Ganzheitlich entwickelte Wegenetze, Strukturen und Angebote können die Attraktivität und Wertschöpfung der Region erhöhen und gleichermaßen einen Beitrag zu Besucherlenkung und Naturschutz leisten.

Der ADFC setzt sich daher für ein zeitgemäßes Miteinander auf Basis gegenseitiger Anerkennung, Toleranz und Rücksichtnahme ein und lehnt pauschale Radfahrverbote ab. Als Grundsatz gilt: **Intelligente Besucherlenkung und Angebote statt pauschales Wegeverbot**.

C. Forschung & Förderung

Marktforschung & Monitoring

Radtouristische Forschung finanzieren

Der Radtourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland und wird im Zuge der Klimadebatte und Pandemie weiter an Bedeutung gewinnen. Um die ökonomischen Effekte und Entwicklungen der Branche konkreter bewerten zu können, bedarf es aktueller Studien und fundierter Marktdaten. Gesicherte, wissenschaftliche Erkenntnisse (1) stärken die Position und Bedeutung des Radtourismus bei politischen Entscheidungsträgern, (2) geben Ländern und Kommunen Hilfestellung bei der Ableitung von Angeboten und (3) erleichtern die Akquise und Sicherstellung von Mitteln für die Qualitätssicherung.

Der ADFC fordert daher die Finanzierung und Neuaufgabe der [Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus](#) von 2009 sowie die Förderung weiterer regelmäßiger radtouristischer Untersuchungen (z. B. ADFC-Radreiseanalyse). Durch die [kontinuierliche Erhebung von Marktdaten](#) und die Förderung von dauerhaften Radzählstellen mit begleitenden Befragungen können auch kurzfristige Aussagen über die Entwicklung und Potenziale des Radtourismus getroffen werden.

Qualität in der Förderung

[Förderrichtlinien um den Aspekt der Qualitätssicherung erweitern](#)

Auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene stehen diverse Förderinstrumente für den Ausbau und die Entwicklung des Radtourismus zur Verfügung. In den wenigsten Förderanträgen werden jedoch Vorhaben bzw. Maßnahmen zur Qualitätssicherung abgefragt. Diese fehlende Prüfung hat zur Folge, dass Projekte kurzfristig umgesetzt, aber langfristig nicht instandgehalten werden, weil Finanzierung und Zuständigkeiten im Vorfeld nur selten berücksichtigt bzw. geklärt wurden.

Daher sollten Bund und Länder darauf hinwirken die Förderrichtlinien für radtouristische Projekte so zu formulieren, dass nach Abschluss der Förderung eine [Qualitätssicherung/ein Qualitätsmanagement durch den Antragstellenden](#) sichergestellt wird.

Open Data

[Daten strukturieren und zentralisieren](#)

Der Deutschlandtourismus beschäftigt sich seit 2018 eindringlich mit der [Strukturierung, Bündelung und Auffindbarkeit seiner Daten](#). Unter dem [Open Data](#) Projekt der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) wird derzeit intensiv an einem zentralen Datenhub (Knowledge Graph) für den

Deutschlandtourismus gearbeitet. Insbesondere bei den Landesmarketingorganisationen (LMO) stehen der Aufbau bzw. die Weiterentwicklung landesweiter Datenbanken im Fokus der Aktivitäten. Dabei gilt es, die Anbindung touristisch relevanter Inhalte aus den Tourismusregionen und -orten sowie die Anbindung der Daten an den Knowledge Graph sicherzustellen.

Mit Blick auf den Radtourismus sind zentralisierte und einheitlich strukturierte Tourendaten von grundlegender Bedeutung. Durch das Einspeisen in überregionale Datenbanken kann die Aktualität der Daten gewährleistet werden. Der ADFC unterstützt daher den Open Data-Ansatz der DZT und LMOs.

Problematisch ist die parallele Entwicklung von radtouristischen und verkehrlichen Digitalprojekten. So basiert das Routing des vom BMVI geförderten [Radroutenplaners Deutschland](#) lediglich auf den Radroutenplanern der Verkehrsministerien. Ziel sollte es jedoch sein, auch aktuelle touristische Datenbestände einzubeziehen und Schnittstellen zu anderen Projekten, wie dem vom BMWI geförderten Knowledge Graph, zu beachten.

Der ADFC fordert daher eindringlich den regelmäßigen [Austausch zwischen den Verantwortlichen für Verkehr und Tourismus](#) – sowohl auf Länder- als auch auf Bundesebene.

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Telefon: 030 2091498-0
www.adfc.de

Kontakt

tourismus@adfc.de

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit über 200.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung für Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs und Radtourismus.

Stand: August 2021